SKRZYDLATA POLSKA

NR 22 (986) • 31. V. 1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ

Uśmiech dziecka – to coś bardzo, bardzo pięknego i cennego. Wyraża radość ze spełnienia się marzeń, wdzięczność dla dorosłych za to, że zrealizowali Wielkie Pragnienie... Pamiętajmy o marzeniach dzieci, nie tylko w Międzynarodowym Dniu Dziecka.

Zdjęcie: M. Kobrzyński

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 4129 K—93

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

PRZEDSTAWIAMY:

NAJLEPSZYCH NA IX SAMOLOTOWYM RAJDZIE DZIENNIKARZY I PILOTÓW

PO konkurencjach lotniczych załoga reprezentująca redakcję „Żołnierza Polskiego" zajmowała czwartą pozycję i dopiero po konkursie dziennikarskim wysunęła się na pierwsze miejsce. Zasługa to red. Jadwigi Korzeniowskiej, która w trudnej konkurencji dziennikarskiej odniosła efektowne zwycięstwo, zdobyła więcej punktów niż liczne grono renomowanych i znanych piór.



dziennikarza-red. JADWIGĘ KORZENIOWSKĄ

— O czym — zwracamy się do red. Jadwigi Korzeniowskiej — pisała Pani w swoich artykułach konkursowych, które uzyskały najwyższe oceny jury?

— Główną moją pracą był artykuł o Leninie, zatytułowany „Terescyni panowie". Odszukałam Andrzeja Skupienia „Florka", górala, który poznał i podziwiał tego Wielkiego Człowieka jako dwunastoletni chłopak. Jego relację spisałam w miarę dokładnie, gwarą góralską, miejscami pozwoliłam sobie na osobiste refleksje. Relacja „Florka" jest tym bardziej pasjonująca, że przedstawia Lenina jako zwykłego człowieka, szanowanego i lubianego przez mieszkańców Podhala, takiego właśnie jakim widział go w życiu kilkunastoletni góralski chłopak. Reportażowi rajdowemu dałam tytuł „W zmowie z Biesem". Samolotowi temu nie tylko zawdzięczam rajdowe peregrynacje ale i wiele innych cudownych przeżyć. Właśnie o nich pisałam w konkursowym reportażu.

— Kiedy będziemy mogli przeczytać Pani publikacje konkursowe?

— Reportaż „W zmowie z Biesem" ukaże się w „Żołnierzu Polskim" w numerze z datą 7 czerwca br.

— Interesuje nas bardzo opinia najlepszego dziennikarza o tegorocznym IX Rajdzie...

— Debiutowałam w tej imprezie i od razu bardzo przypadła mi ona do gustu. Przede wszystkim ze względu na ogromne możliwości poznawcze. Ot choćby Sądecczyzna. Piękny region ze wspaniałymi ludźmi. Dzięki rajdowi poznałam ich szybciej i lepiej, aniżeli zrobiłabym to przy zwykłym dziennikarskim wyjeździe. A przecież to był tylko jeden etap. Oddzielny rozdział to zbliżenie do lotnictwa, radość z przeżywania rajdowych przygód. A tych nie brakowało. Nieraz, gdy włączałam radio, aby radośnie krzyknąć pilotowi, że JEST znak lub zdjęcie, głos łamał mi się z wrażenia. Dzięki rajdowi poznałam piękno latania i wartość ludzi lotnictwa. Dlatego, między innymi, w moich materiałach porajdowych znajdą się sylwetki pilotów wojskowych — uczestników IX RSDiP.

— Jako najlepszy dziennikarz, członek zwycięskiej załogi, otrzymała Pani wiele upominków, nagród. Co przysporzyło Pani największą radość?

— Bez wątpienia najcenniejszym dla mnie trofeum jest statuetka Ikara, którą zawdzięczam Dowódcy Wojsk Lotniczych.

— Może kilka słów o Pani pilocie?

— Major pilot Janusz Łodziński to wspaniały lotnik, tak że nawet kiedy przed lądowaniem we Wrocławiu nie zapaliły się wszystkie zielone lampki, sygnalizujące prawidłowość otwarcia podwozia, miałam do niego absolutne zaufanie. Z przeciwnościami rajdowymi (a tych nam organizatorzy konkurencji lotniczych nie szczędzili) radził sobie dzielnie i zawsze z uśmiechem.

— Na zakończenie może zechciałaby Pani powiedzieć kilka słów o sobie...

— Od trzech lat pracuję w redakcji „Żołnierza Polskiego", gdzie zajmuję się głównie działem łączności z Czytelnikami. Moją ulubioną formą pracy dziennikarskiej jest reportaż. W poszukiwaniu tematu nie waham się... tak jak tej zimy na przykład, trafić na poligon, w środek prawie prawdziwej wojny toczonej przy kilkunastostopniowym mrozie, na bezdrożach, w śnieżnej zamieci.

Pilota-kpt. pil. JANA GÓRECKIEGO

ZDYSCYPLINOWANY, skromny, uczynny, niezwykle ambitny — to najkrótsza charakterystyka ogólna zwycięzcy tegorocznego Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów w konkurencji lotniczej — kpt. pil. Jana Góreckiego. O walorach lotniczych zaś i sportowych najlepiej mówią wyniki. Choćby — wyniki codziennej służby w Wojskach Lotniczych i wywalczone na zawodach samolotowych.

— Na wstępie — pytamy zwycięzcę konkurencji lotniczej IX RSDiP kpt. pil. Jana Góreckiego — chcieliśmy prosić o przypomnienie, od jak dawna zainteresował się Pan lataniem zawodniczym?

— Po raz pierwszy wziąłem udział w Samolotowym Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów w 1966 roku. Debiut zakończył się zajęciem 21 miejsca. Od tamtego czasu startowałem we wszystkich kolejnych rajdach. Z każdym rokiem ostateczna moja pozycja poprawiała się, aż... szczęście dopisało mi całkowicie.

— Jak przygotowywał się Pan Kapitan do rajdu?

— Przede wszystkim zapoznałem się szczegółowo z nowym, oryginalnym regulaminem. Z kolei wiele czasu poświęciłem analizie map rejonu, przez który miał przebiegać rajd. Bardzo wiele skorzystałem na wspólnie zorganizowanym treningu, to był — moim zdaniem — bardzo istotny element w całości przygotowania i w decydującej mierze zaważył na ostatecznym wyniku.

— Interesuje nas opinia najlepszego pilota o konkurencjach rajdowych?

— Wszystkie konkurencje były atrakcyjne, wymagały nie tylko wykazania się kwalifikacjami w zakresie pilotażu i nawigacji, ale również wysoką odpornością nerwową. Emocji — co może tylko cieszyć każdego pilota-sportowca — nie brakowało.

— A która konkurencja dostarczyła Panu największych wrażeń?

— Oooo, takich konkurencji było kilka. Pierwsza, gdy wydawało mi się, że z trzema zaledwie znalezionymi znakami stracę wiele punktów. W drugiej, gdy przez wiele kilometrów nie mogłem znaleźć najważniejszego znaku Y i już bliski byłem szukania w powrotnym kierunku. Wreszcie w ostatniej konkurencji, kiedy sukces był już i blisko i... bardzo daleko.

— Czy red. Budzyński pomagał Panu w powietrzu?

— Tak, i to bardzo. Współpraca układała nam się bardzo miło — ja pilnowałem trasy i czasu, on miał za zadanie identyfikowanie zdjęć i wyszukiwanie znaków.

— Czy zdaniem Pana Kapitana konkurencje rajdowe zawierają elementy, które mogą być przydatne pilotowi wojskowemu?

— Jak najbardziej, a szczególnie w pewnych rodzajach lotnictwa. Na rajdzie bowiem trzeba prowadzić orientację szczegółową z dokładnością rzędu 500 metrów, trzeba zajmować się rozpoznaniem lotniczym i to często drobnych obiektów.

— Wyniki Rajdu kwalifikują Pana do Samolotowych Mistrzostw Polski. Czy będziemy mieli przyjemność zobaczyć Pana na starcie?

— Bardzo bym pragnął wystartować w mistrzostwach, ale o tym czy będzie to możliwe — zadecydują moi przełożeni. Zawody lotnicze trwają dość długo i terminy ich mogą kolidować z obowiązkami służbowymi.

— Ostatnie już pytanie. Jak przyjęto Pana w jednostce, w gronie kolegów?

— Byłem prawdziwie zaskoczony niezwykle sympatycznym spotkaniem, jakie zgotował mi dowódca i moi towarzysze po powrocie z Rajdu. Było mi miło, że mój wynik sprawił im tyle radości.

Rozmawiał: (pom)

Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło wręcza puchar najlepszemu pilotowi IX RSDiP kpt. pil. Janowi Góreckiemu.
Zdjęcie: M. Kobrzyński



Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **RADA** Narodowa m. st. Warszawy nadała jednej z ulic w dzielnicy Mokotów nazwę **Antoniego Kocjana,** inżyniera, znanego przedwojennego pilota i konstruktora szybowcowego, który zginął na Pawiaku.

★

● **NA SESJI** wyjazdowej w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie odbyły się w połowie maja br. egzaminy teoretyczne i praktyczne przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną MK na licencje pilota szybowcowego, pilota samolotowego turystycznego, skoczka spadochronowego oraz instruktora szybowcowego, samolotowego i spadochronowego.

★

● **INSTRUKTOR** spadochronowy Aeroklubu Łódzkiego, **Bogdan Szmidt,** obchodził 15-lecie swej pracy instruktorskiej. Koledzy z sekcji spadochronowej klubu złożyli z tej okazji swemu instruktorowi serdeczne gratulacje, obdarowali kwiatami i pamiątkowym pucharem.

★

● **W ŁODZI** odbyły się w dniach 1—3 maja br. I wiosenne zawody spadochronowe w skokach na stadion. Brały w nich udział 4 aerokluby: Kielecki, Łódzki, Pomorski i Radomski. Ze względu na złe warunki atmosferyczne rozegrano tylko jedną konkurencję na celność lądowania. Na 19 startujących w pierwszej szóstce znalazło się 5 zawodników aeroklubu Radomskiego. Pierwsze miejsce zajął **Stefan Czerwonka, 2. Stanisław Larek, 3. Władysław Urbuś** (Aeroklub Łódzki), **4. Stanisław Sidor, 5. Jerzy Żyła** i **6. Ireneusz Doroba. (A. Z.)**

★

● **WE WROCŁAWIU** rozegrano w dniach 19—22 maja br. zawody spadochronowe o puchar Głównego Inspektora Szkolenia. Startowali skoczkowie APRL, Warszawskiego OW, Wojsk Lotniczych, Wojsk OPK i Śląskiego OW oraz reprezentacja Armii Radzieckiej.

★

● **LOTNICZE** Zakłady Remontowe zajęły po raz trzeci I miejsce we współzawodnictwie międzyzakładowym resortu Ministra Obrony Narodowej. Z tej okazji w klubie LZR odbyła się specjalna uroczystość, w czasie której zasłużeni pracownicy LZR otrzymali odznaczenia, dyplomy i nagrody.

★

● **PUŁKOWNIK** pilot **Marian Duryasz** odszedł w tych dniach do rezerwy. Z tej okazji w Dowództwie Wojsk Lotniczych odbyło się uroczyste pożegnanie, w którym udział wziął m. in. gen. bryg. pil. **Franciszek Kamiński.** Płk. **Duryasz** otrzymał od gen. **Kamińskiegi** podziękowanie za ofiarną, wieloletnią służbę w lotnictwie oraz cenny upominek rzeczowy.

★

● **W LUBINIE** rozegrano w maju br. VI międzynarodowe zawody spadochronowe o Puchar Zagłębia Miedziowego. Startowało 32 zawodników z aeroklubów krajowych oraz zespoły Północnej Grupy Wojsk Radzieckich i Czechosłowacji. Zakończyły się one sukcesem skoczków z Aeroklubu Wrocławskiego. W skoku z wysokości 1 000 m na celność lądowania zwyciężył **Wojciech Soleżyński;** w skoku grupowym na celność lądowania pierwsze miejsce zajął I zespół wrocławian, przed drużyną CSRS i Aeroklubu Podkarpackiego. Drużyna Aeroklubu Wrocławskiego w składzie: **Soleżyński, Zapart i Skrok** zdobyła po raz drugi Puchar Zagłębia Miedziowego. Drugie miejsce zajęła ekipa CSRS, a trzecie — zespół Aeroklubu Podkarpackiego. Sukcesem drugiego zespołu wrocławskiego **(Kolak, Szumiejko i Bdzion)** zakończyły się również rozegrane w tym roku po raz pierwszy zawody o Puchar Wiosny Młodego Lubina, ufundowany przez Zarząd Powiatowy ZMS.

★

● **Z OKAZJI** Dni Oświaty, Książki i Prasy, gościł w Kielcach płk pil. **Stanisław Skalski.** Spotkał się on z młodzieżą Liceum im. Żeromskiego w Kielcach, a następnie z mieszkańcami miasta w Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki. (d)

★

● **W AKCJI** „Nad dachami Poznania", przeprowadzonej na wiosnę przez poznański Oddział PLL LOT i „Express Poznański", przeloty pasażerskie samolotami LOT-u nad stolicą Wielkopolski odbyło 2 890 mieszkańców Poznania i Wielkopolski. 91 czytelników „Expressu" wylosowało przeloty bezpłatne.

★

● **W PLANIE** tytułowym Wydawnictw Komunikacji i Łączności na rok 1970 znajdują się następujące pozycje wydawnicze: **Leopolda Cetlina** — „Organizacja ruchu lotniczego"; **Andrzeja Glassa, Mieczysława Litwińczyka** i **Edwarda Margańskiego** — „Szybowce mistrzostw świata" (przegląd szybowców z mistrzostw świata w Lesznie 1968 r.); **Zbigniewa Jankiewicza** — „Samoloty wielosilnikowe wczoraj, dziś i jutro"; **Tadeusza Malinowskiego** — „Lotnictwo sanitarne w Polsce" i tegoż autora — „Skrzydła Wrocławia"; **Władysława Nowakowskiego** — „Aerodynamika i mechanika lotu"; **Marcina Schmidta** — „Meteorologia dla każdego"; **Marka Żebrowskiego** — „Loty według przyrządów" oraz **M. N. Szulżenki** i **A. S. Mostowoja** — „Konstrukcja samolotów" (tłum. z rosyjskiego **Adama Michalskiego).**

★

● **TRADYCJE** rodzinne nie giną. 17-letni syn kierownika Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — **Zygmunta Richtera,** również — **Zygmunt,** zdał pomyślnie w maju egzamin na licencję pilota szybowcowego przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną MK.

WYSTAWA ASTRONAUTYKI RADZIECKIEJ

W Muzeum Techniki w Warszawie otwarto w połowie maja br. wystawę osiągnięć astronautyki radzieckiej. Otwarcia wystawy dokonał radca — minister ambasady radzieckiej w Warszawie Borys Wereszczagin. Obecni byli przedstawiciele polskiego świata nauki i techniki, władz NOT, TPPR.

Na wystawie zgromadzono szereg ciekawych eksponatów, m. in. modele statków „Wostok" i „Sputnik 2". Ponadto są tam części aparatury naukowej, kombinezony kosmonautów, plansze obrazujące rozwój techniki rakietowej ZSRR. Wystawie towarzyszy studium wiedzy o Kosmosie i festiwal filmów naukowych z tej dziedziny. W ramach studium wygłoszonych będzie 7 prelekcji na temat najnowszych osiągnięć w dziedzinie łączności satelitarnej, lotów księżycowych, zagadnień międzynarodowego prawa kosmicznego, medycyny kosmicznej, badań układu słonecznego i znaczenia astronautyki dla rozwoju nauki i techniki.

Ekspozycja osiągnięć kosmonautyki radzieckiej pokazana będzie niemal we wszystkich miastach wojewódzkich.

1000 SKOKÓW Józefa Stelmaszyka

SKOCZEK Aeroklubu Gliwickiego, instruktor **Józef Stelmaszyk,** wykonał 7 maja br. swój tysięczny skok spadochronowy. Jest to wynik jego dziesięcioletniej działalności sportowej i zawodowej w Aeroklubie PRL.

Ten skromny jubileusz uczcili członkowie sekcji spadochronowej, wręczając instruktorowi kwiaty i upominki po wykonaniu jubileuszowego skoku.

Z okazji tysięcznego skoku przewodniczący MKKFiT w Gliwicach Tadeusz Kowalczyk wyróżnił instruktora J. Stelmaszyka upominkiem.

Eugeniusz Pniewski

MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE W LESZNIE

W Centrum Szybowcowym w Lesznie odbyło się 17 maja br. uroczyste otwarcie XV Szybowcowych Mistrzostw Polski. Uroczystość zaszczycił swą obecnością dowódca Wojsk Lotniczych, **gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.** Okolicznościowe przemówienie wygłosił i otwarcia mistrzostw dokonał prezes Aeroklubu PRL, **gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło.**

W czasie uroczystości wręczono medale „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego", przyznane Komitetowi Powiatowemu PZPR, Prezydium Miejskiej i Powiatowej Rady Narodowej w Lesznie oraz zasłużonym dla szybownictwa działaczom Leszna Wlkp.

Na starcie XV Szybowcowych Mistrzostw Polski, rozegranych w Lesznie w dniach 17—31 maja br. stanęło 42 pilotów, w tym nasi reprezentanci na tegoroczne mistrzostwa świata oraz dwóch przedstawicieli Rumunii. Oprócz szybowców „Foka" w mistrzostwach wystartowała „Cobra 17" (współczynnik 0,90) oraz 6 „Zefirów" (współczynnik 0,95). Już pierwsze starty potwierdziły wysokie walory „Cobry 17", pilotowanej przez Edwarda Makulę. Słabo natomiast wiodło się pilotom startującym na „Zefirach". Od początku mistrzostw walka była zacięta i wyrównana.

Pierwsze dwie konkurencje, **przeloty prędkościowe po trasach trójkątów 308 km i 207 km,** rozegrano kolejno 18 i 19 maja br. przy bardzo dobrej pogodzie. A oto wyniki:

I konkurencja: 1. Henryk Muszczyński (Ostrów Wlkp.) — **77,05 km/h — 1 000 pkt; 2. Jan Wróblewski** (Bydgoszcz) — **76,00 km/h — 947 pkt; 3. Edward Makula (Katowice) — 81,17 km/h — 948 pkt; 4. Edward Popiołek (Kraków) — 71,91 km/h — 933 pkt; 5. Piotr Szczepański (Warszawa) — 71,39 km/h — 927 pkt.** Konkurencję ukończyło 34 pilotów.

II konkurencja: 1. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 72,07 km/h — 1000 pkt; 2. Julian Ziobro (Krosno) — **71,52 km/h — 992 pkt; 3. Henryk Muszczyński** (Ostrów Wielkopolski) — **71,04 km/h — 985 pkt; 4. Edward Makula** (Katowice) — **78,69 km/h — 982 pkt; 5. Rajmund Jakób** (Poznań) — **70,57 km/h — 979 pkt.** Konkurencję ukończyło również 34 pilotów.

Klasyfikacja po dwóch konkurencjach: **1. Henryk Muszczyński** (Ostrów Wlkp.) — **1 985 pkt; 2. Edward Makula** (Katowice) — **1 930 pkt; 3. Edward Popiołek** (Kraków) — **1 898 pkt; 4. Stanisław Kluk** (Stalowa Wola) — **1 879 pkt; 5. Rajmund Jakób** (Poznań) — **1 869 pkt.**

Dalsze relacje z Leszna w następnych numerach.

Jerzy Pomianowski

MELDUNKI SPOD BIAŁO-CZERWONEJ SZACHOWNICY

● Niektóre jednostki Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, stacjonujące na terenie Wielkopolski, wizytowane były przez przedstawicieli najwyższych władz partyjnych i kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej.

W wizytacji uczestniczyli: Zastępca Członka Biura Politycznego, Sekretarz KC PZPR — Mieczysław Moczar, Minister Obrony Narodowej — gen broni Wojciech Jaruzelski, Kierownik Wydziału Organizacyjnego KC PZPR — Edward Babiuch oraz I Sekretarz KW PZPR w Poznaniu — Kazimierz Barcikowski.

Obecni byli również wiceministrowie Obrony Narodowej — gen. dyw. Józef Urbanowicz i gen. dyw. Bolesław Chocha.

W czasie wizyty zapoznano się z procesem szkolenia i stanem gotowości bojowej jednostek Wojsk OPK.

● W jednostce Wojsk Obrony Powietrznej Kraju odbyło się uroczyste posiedzenie Rady Wojskowej, inaugurujące w w garnizonie obchody 25 rocznicy Zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim oraz powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Macierzy.

W uroczystości uczestniczyli: dowódca Wojsk OPK — gen. dyw. pil. Roman Paszkowski, z-ca d-cy Wojsk OPK do spraw politycznych — płk mgr Jan Cieślik oraz zaproszeni goście.

Podczas uroczystości kilkunastu oficerów i chorążych udekorowanych zostało przez gen. Paszkowskiego medalami „Za udział w walkach o Berlin", przyznanymi im przez Ministra Obrony Narodowej. Uchwałą Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej wielu oficerów otrzymało złote odznaki „Zasłużony dla regionu i miasta".

W końcowej części posiedzenia Rady Wojskowej dowódca Wojsk OPK wraz z towarzyszącymi mu gośćmi zwiedził salę historii jednostki, która wykonana została w czynie społecznym przez kadrę i żołnierzy służby zasadniczej.



SIERGIEJ IŁJUSZYN ODZNACZONY KRZYŻEM KOMANDORSKIM ORDERU ODRODZENIA POLSKI

W ambasadzie polskiej w Moskwie odbyła się uroczysta dekoracja Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski głównego konstruktora lotniczego ZSRR — **Siergieja Iliuszyna.**

Następnie ambasador PRL w ZSRR, **Jan Ptasiński,** wydał przyjęcie z okazji Dnia Transportowca i Drogowca.

Sędziwego konstruktora powitał wiceminister Komunikacji — **Stanisław Mroczek,** który w swym wystąpieniu podkreślił jego wielkie zasługi dla rozwoju lotnictwa — również w naszym kraju. Samoloty jego konstrukcji, Ił-14 i Ił-18, stanowią podstawową część sprzętu, jakim rozporządza dziś LOT. Nasi piloci latają na tych samolotach do 27 krajów Europy, Azji i Afryki.

Aktu dekoracji dokonał ambasador PRL w Związku Radzieckim **Jan Ptasiński,** który jednocześnie złożył słynnemu konstruktorowi serdeczne gratulacje i życzenia.

Siergiej Iliuszyn w serdecznych słowach podziękował za to wysokie polskie odznaczenie.

H. KUCHARSKI I B. J. WITKOWSKI laureatami „Pióra Ikara — 1969"

Jury dorocznej nagrody Klubu Publicystów Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich pod nazwą „PIÓRO IKARA", obradujące w składzie: przewodniczący — Stanisław Reperowicz oraz członkowie: Tadeusz Dziekoński, Jerzy R. Konieczny, Tadeusz Stępień i Mieczysław Witczak, przyznało za działalność publicystyczną o tematyce lotniczej w 1969 r. dwie równorzędne nagrody.

„PIÓRO IKARA" otrzymali:

Red. **Henryk KUCHARSKI** (redakcja „Skrzydlatej Polski" — Warszawa) — za całokształt działalności publicystycznej w dziedzinie lotnictwa w 1969 roku;

Red. **Bogusław J. WITKOWSKI** (redakcja „Gromada — Rolnik Polski" — Warszawa) — za całokształt działalności popularyzatorskiej w dziedzinie lotnictwa w 1969 roku.

Laureatom serdecznie gratulujemy. **(y)**

Przypominamy

25 LAT TEMU...

25 lat temu, na przełomie maja i czerwca 1945 r., ukazał się pierwszy w Polsce Ludowej numer „Skrzydlatej Polski". Był to zeszyt połączony: maj-czerwiec (jako dwumiesięcznik), o objętości 24 stron + 4 str. okładki w formacie A-4 i cenie 5 zł za egz. Na okładce widniał rysunek samolotu myśliwskiego typu „Jak" z biało-czerwonymi szachownicami na skrzydłach, wykonany przez Karola Baranieckiego. Numer otwierała odręczna dedykacja prezydenta Krajowej Rady Narodowej — Bolesława Bieruta. Na treść numeru składały się m. in. artykuły płka Wiktora Grosza, gen. broni Stanisława Popławskiego, płka Aleksandra Romeyko i gen. bryg. Józefa Smagi.

W tym pierwszym numerze, który ukazał się w niespełna miesiąc po kapitulacji hitlerowskiej Rzeszy, „Skrzydlata" opublikowała „Hymn Lotników", którego autorem jest por. Latwis.

Wydawcą pisma był wówczas Główny Zarząd Polityczno-Wychowawczy Wojska Polskiego, a cały 5-tysięczny nakład pierwszej po wojnie „Skrzydlatej" odbiła drukarnia wojskowa w Łodzi, przy ulicy Piotrkowskiej 104a.

Okładkę pierwszego numeru „Skrzydlatej" z 1945 r. reprodukujemy obok.





Członek Biura Politycznego KC PZPR, I sekretarz rzeszowskiego KW partii, Władysław Kruczek, przemawia na uroczystej inauguracji IX Rajdu w Rzeszowie.

SZLAKIEM WĘDRÓWEK IX RAJDU

„UKOCHANY KRAJ UMIŁOWANY KRAJ..."

IX Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, przeprowadzony w tym roku pod dwoma naczelnymi hasłami: upamiętnienia 25 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem i powrotu do Polski ziem zachodnich i północnych oraz uczczenia 100 rocznicy urodzin Włodzimierza Lenina, charakteryzował się ogromnym bogactwem wrażeń doznanych przez jego uczestników, tak dziennikarzy jak pilotów.

Nic, zdawałoby się, nie można już wymyślić, aby zdumieć starych wyjadaczy rajdowych, otrzaskanych od wielu lat w rajdowych bojach... A jednak!

A jednak wielokrotnie podczas tego rajdu stawaliśmy na ulicach licznych miast i miasteczek oczarowani, nie tylko pięknem architektury starych budowli i nowoczesną formą budowanych obiektów przemysłowych i mieszkalnych, ale i wzorowym porządkiem, czystością, zagospodarowaniem i zamożnością całych wielkich rejonów naszego kraju.

Rzeszowszczyzna – przywitała nas wspaniałym pięknem krajobrazu i serdeczną gościnnością gospodarzy. Ziemia starych lotniczych tradycji, które zrodziły się w Ustianowej i Bezmiechowej, ośrodek poważnego przemysłu lotniczego, dzielnica która wyszła z wojny z ogromnymi stratami, a dziś region z coraz wyraźniejszą tendencją do powstania tu w przyszłości prężnego regionu przemysłowo-rolniczego, upamiętniła się uczestnikom rajdu kilkoma ważnymi wydarzeniami.

Pierwsze – to przelot wszystkich rajdowych samolotów nad najważniejszymi ośrodkami województwa: rejonami Stalowej Woli, Tarnobrzegu, Mielca, Dębicy, Rzeszowa, Bieszczad.

Był to nie spotykany przegląd dorobku tej ziemi. Podziwialiśmy z lotu ptaka wszystko to, co dzielni gospodarze tej ziemi wypracowali w ciężkim trudzie codziennej walki o lepszy poziom życia: budownictwo mieszkalne, przemysł, zapory wodne, drogi, a wreszcie to, co jest unikatem na skalę europejską: nieskalane piękno natury, oszołamiające wprost swym przepychem.

Jest rzeczą pewną: za taki lot, za takie widoki – wielu z zachodnich posiadaczy kont bankowych bez mrugnięcia okiem.. uszczupliłoby swoje konta, byleby tylko móc to wszystko zobaczyć.

My – mieliśmy to darmo, szczodrym gestem organizatorów etapu.

Drugie wydarzenie – to spotkanie z dowództwem i żołnierzami 30 Pułku Zmechanizowanego w Rzeszowie, który niegdyś w II Armii Wojska Polskiego forsował Nysę Łużycką.

Oglądaliśmy, przechowywane jak relikwie, poszarpane przez kule wroga mundury żołnierzy i oficerów pułku, strzępy bojowych meldunków, broń, rozkazy rzucające pułk do szturmu, fotografie, dokumenty z **tamtych** lat, znaczone krwią i potem bohaterów.

Ze wzruszeniem i satysfakcją, jako jeden z najstarszych rajdowców, wpisałem do księgi pamiątkowej pułku takie słowa, pod którymi podpisaliśmy się wszyscy:

„Dziękujemy za braterskie przyjęcie. Jesteśmy dumni, że Polska posiada jednostki wojskowe o tak pięknej, bojowej historii, tak zasłużone w walkach o wolność naszej Ojczyzny."

A na występie artystycznym harcerzy i harcerek, w sali odczytowej pułku, niejeden z nas ukradkiem ocierał łzy, słysząc słowa pięknych pieśni partyzanckich i wojskowych, śpiewanych przez doskonale zgrany zespół urodziwych dziewcząt i chłopców.

Trzecie wydarzenie – to występ Teatru „Meluzyna". Kapitalne, cięte w swej satyrycznej treści teksty piosenek, dialogów i monologów. Świetne wyszkolenie młodych wykonawców, żywiołowa wręcz werwa wykonania kolejnych numerów, swobodny, niewymuszony humor – to cenne atuty teatrzyku. Można zazdrościć.

Na uroczystym otwarciu IX Rajdu w sali Prezydium WRN w Rzeszowie, członek Biura Politycznego KC, I sekretarz KW PZPR w Rzeszowie, Władysław Kruczek – protektor rajdu, w swym świetnym przemówieniu przypomniał wydarzenia sprzed 25 lat, kiedy to zwycięski marsz Armii Radzieckiej doprowadził do ostatecznego rozgromienia sił hitlerowskiego faszyzmu i przyniósł w efekcie wolność naszej ojczyźnie. Dziś – powiedział Władysław Kruczek – uczestnicy rajdu czczą to wielkie wydarzenie swoim sportowym startem.

Nawiązując zaś do 25-lecia powrotu do Polski ziem zachodnich i północnych, Władysław Kruczek przy gromkich oklaskach wszystkich zebranych na sali powiedział: **Jest dla nas zupełnie obojętne, czy ktoś na Zachodzie uznaje czy też nie polskość tych ziem. One są i zawsze będą nasze, bez względu na jakiekolwiek próby przetargów, kombinacji i machlojek!**

Wieczorem, zwiedzając wspaniały pałac – muzeum w Łańcucie, podziwialiśmy na równi z ogromem skarbów kultury tam zebranych – pietyzm, z jakim kustosz muzeum i liczny personel naukowy skarby te konserwują, udostępniając ich obejrzenie licznym rzeszom społeczeństwa.

Z Rzeszowa – rajd przemieścił się do Nowego Sącza. Przyznaję: obstupui, czyli osłupiałem. Ale nie tylko ja: wszyscy. Przede wszystkim – pobity został najprawdopodobniej wszechrajdowy rekord gościnności i świetnej organizacji etapu.

W Sądeczyźnie wszystko mogło zadziwić. Niezwykła malowniczość rejonu, jego wspaniały klimat, istna kraina zdrowia, wypoczynku i turystyki. Cóż za bogactwo zabytków historycznych i kulturalnych, ludowego folkloru, pomników przyrody! Same już dwie wspaniałe rzeki przełomowe – Dunajec i Poprad oraz Jezioro Rożnowskie – predysponują ten region Polski na zagłębie wypoczynku i turystyki.

Uczestnicy rajdu w Krynicy, podczas maratońskiego objazdu Sądecczyzny.





Dziennikarze i piloci uczestniczący w IX Rajdzie składają wieńce pod pomnikiem na Cmentarzu-Mauzoleum Żołnierzy Radzieckich w Bielsku-Białej.

Ale to jeszcze nie wyczerpuje tematu. Uderzeni byliśmy wzorową czystością całego tego pięknego zakątka Polski, jego świetnym zagospodarowaniem, widoczną na każdym kroku dbałością gospodarzy o estetykę wsi, miasteczek i miast.

Oto, co potrafił uczynić sławny „eksperyment sądecki", który w klimacie ogólnopolskich przemian społeczno-politycznych, wynikłych po roku 1956, polegał na wykorzystaniu inicjatywy gospodarczego zaktywizowania tego rejonu w oparciu o własny program rozwojowy. Propozycja nowego, samodzielnego, opartego na dużej decentralizacji zarządzaniu, powstała na Sądeczyźnie w wyniku starań czynionych przez powiatową instancję partyjną i zespół działaczy społeczno-politycznych skupionych we Froncie Jedności Narodu. Inicjatywa ta została gorąco przyjęta i poparta przez społeczeństwo.

A wyniki tej działalności — widzieliśmy. I jesteśmy pełni podziwu. Jest to kraj kwitnący, mogący zaimponować każdemu. Żywy wyraz swemu uznaniu dawali, podróżując po Sądeczyźnie, nasi goście węgierscy i czechosłowaccy.

Spotkaliśmy tam niezwykłych ludzi. Załoga „Skrzydlatej" goszczona była serdecznie przez zarząd i działaczy Aeroklubu Podhalańskiego. Jednym z tych działaczy jest mgr Tadeusz Szczepanek, kustosz Muzeum Regionalnego Ziemi Sądeckiej. Człowiek ten, łączący w sobie wielką fantazję pilota z gruntowną, niezwykle rozległą wiedzą pracownika naukowego, zyskał sobie naszą przyjaźń i głęboką sympatię.

Wieczorem, gdy znaleźliśmy w bogatym programie etapu trochę wolnego czasu, pan Tadeusz pokazał nam, „prywatnie" jako założe „Skrzydlatej Polski", swe ukochane muzeum. Były to niezapomniane chwile: wśród znalezisk archeologicznych, dzieł sztuki malarskiej, rzeźbiarskiej, niezwykle pięknych eksponatów z dziedziny etnografii i sztuki sakralnej, błądziliśmy — oczarowani zgromadzonymi tam skarbami i silną, niezwykłą indywidualnością naszego cicerone'a.

Widzieliśmy wspaniałe ikony sądeckie — dumę pana Tadeusza. Wytłumaczył on nam przedziwne początki tego typu malarstwa, które powstało i rozwijało się wprawdzie w Bizancjum i w państwach, jakie przyjęły chrześcijaństwo obrządku wschodniego, ale które wywarło także wpływ na rozwój sztuki w państwach sąsiadujących z Bizancjum i średniowieczną Rusią. „Dzięki temu zdobycze geniuszu greckiego stały się własnością całej ludzkości. Z Bałkanów, wysp Morza Egejskiego — geniusz ten przeniknął przez Sienę i Wenecję do zachodniej Europy, a także do Polski" — mówił nam z gorejącymi oczami ten ujmujący, tryskający energią i twórczą, poszukiwawczą pasją człowiek.

Zawsze będziemy pamiętać te piękne godziny, spędzone w tajemniczym, nastrojowym „Gotyckim Domu". Domu, z którego pan Tadeusz odwoził nas aeroklubową „Nysą" z wielkim napięciem na szybie: „**Skrzydlata Polska**". Było to wzruszające.

Na etapie sądeckim odbyliśmy formalny maraton: zwiedziliśmy (jadąc autokarami) Grybów, Krynicę, Muszynę, Złockie-Szczawnik, Żegiestów, Piwniczną, podziwialiśmy Dolinę Popradu, w Suchej Dolinie oklaskiwaliśmy występy regionalnego zespołu „Doliny Popradu" z Piwnicznej, który uraczył nas bogatym programem pieśni i tańców w wysoko położonym, górskim amfiteatrze leśnym.

Były tam momenty zupełnie niezwykłe. Oto, gdy grupa dorodnych chłopców w góralskich portkach zwanych tu hołośniami i kurtkach zwanych guniami oraz dziewcząt w kolorowych kaftanikach, o kroju uwydatniającym figurę, odtańczyła już „młóconą", „ze stołkiem", „zamiataną", „hanoka" i „flisackiego", orkiestra urżnęła... czardasza. Trochę innego, niż ten oryginalny, węgierski, ale — czardasza, takiego trochę spolonizowanego. Z ogniem, rytmicznie, z wdziękiem poruszały się sylwetki tancerek i tancerzy.



Na lotnisku Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu rajdowców witała młodzież góralska tańcami i śpiewem.

Nasi węgierscy goście — aż podskoczyli do góry. „Skąd tu czardasz? Jakim cudem?"

Z wypiekami na twarzy, z emocji dokonanego cennego odkrycia, budapeszteński dziennikarz Peter Berkes odnotował w swym reporterskim notesie ważną dla niego informację o wzajemnych wpływach na siebie kultury dwóch narodów. „Niebywałe, to rewelacja!" — mówił niezmiernie zadowolony.

Śmiałem się natomiast, aż do łez, w Grybowie, gdy Bela Papp (znający dobrze język polski) stał zafrasowany przed tablicą eksponującą najważniejsze daty z historii tego sympatycznego miasteczka i potem... zaczął mnie przepraszać. „Za co, Bela?" — pytam. „Węgrzy dwa razy robili najazd na Grybów, tak to tutaj wyczytałem. Narobili, hm, pewnych szkód... Coś tam spalili przy okazji..." — odpowiedział smutny.

Ryczeliśmy jak bawoły. „No, a teraz to już trzeci najazd, tak mi się coś widzi. Zapalimy, ale tylko papierosa. Poczęstuj „Giewontem", stary druhu".

Taka to była międzynarodowa rozmowa Węgra z Polakiem, na grybowskim ryneczku.

Od razu po wylądowaniu na lotnisku w Nowym Targu — serdecznie witani kwiatami i całusami przez góralską młodzież w ludowych strojach, pojechaliśmy kilkoma autokarami do miasta, i obejrzeliśmy miejsce, gdzie więziony był Włodzimierz Lenin. Stamtąd nasza droga powiodła do Poronina. Tam, pod pomnikiem wielkiego Wodza Rewolucji, w skupieniu i powadze złożyliśmy wieńce.

Niewiele mieliśmy czasu, aby dokładnie zwiedzić Muzeum Leninowskie w Poroninie oraz dom, gdzie zamieszkiwał Włodzimierz Iljicz. Nieubłagany czas naglił. Tego samego dnia, po południu, nastąpił start do Bielska-Białej, włókienniczej stolicy południowej Polski, szeroko znanej w świecie ze swych doskonałych tkanin.

Ale — nie tylko z tkanin. Obok włókiennictwa, szczególnie w latach powojennych, Bielsko-Biała stała się silnym ośrodkiem przemysłowym wyspecjalizowanym w budowie maszyn i w elektrotechnice. Produkty bielskiego przemysłu — obrabiarki, maszyny włókiennicze, silniki samochodowe i elektryczne, szybowce i szereg innych wyrobów — znajdują wszędzie odbiorców.

Rano, następnego dnia po przylocie, delegacje rajdowców złożyły wieńce pod pomnikiem na Cmentarzu - Mauzoleum Żołnierzy Radzieckich, poległych w czasie walk o wyzwolenie Podbeskidzia. Na cmentarzu tym — spoczywają zwłoki 11 tysięcy żołnierzy i oficerów Armii Radzieckiej. Po południu — ekipa „Skrzydlatej Polski" wraz z grupą innych załóg zwiedziła Zakłady Przemysłu Wełnianego im. Tomasza Rychlińskiego.

Pierwsze wrażenia? Wielki, wzorowy porządek w halach nienowego przecież zakładu. Mnóstwo kobiet (młodych i ładnych). Przemyślany tok zwiedzania, dzięki któremu mogliśmy poznać cały cykl produkcyjny fabryki. Pokazano nam tak piękne tkaniny, o tak nowoczesnych, gustownie skomponowanych wzorach, że mogliśmy tylko westchnąć z podziwu i żałować, że... nie ma jeszcze tego na rynku.

Przed odlotem do Wrocławia gościnni gospodarze etapu umożliwili jeszcze uczestnikom Rajdu obejrzenie Zakładu Doświadczalnego Rozwoju i Budowy Szybowców przy Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Aleksandrowicach. Ta jedyna tego rodzaju, na wskroś nowoczesna i pionierska zarazem placówka w kraju, wielokrotnie już opisywana na łamach „Skrzydlatej", gniazdo skąd pochodzi ponad 30 prototypów polskich szybowców powojennych, warta jest znów osobnego, w całej pełni relacjonującego jej pracę artykułu.

★

„Jesteście silnym, niesłychanie energicznym społeczeństwem. Macie przepiękny, dobrze zagospodarowany kraj, mądre kierownictwo, cechuje was wielki dynamizm rozwoju. Efekty waszej pracy — widać na każdym kroku.

I jeszcze jedno: tak tu u was przyjemnie, wesoło! Takie piękne macie kobiety.."

Do tych słów, wypowiedzianych jak najbardziej nieoficjalnie przez zagranicznych gości IX Rajdu, nie będę już chyba nic dodawał. Jasne, że można być głęboko zadowolonym i usatysfakcjonowanym.

JERZY ZARĘBSKI

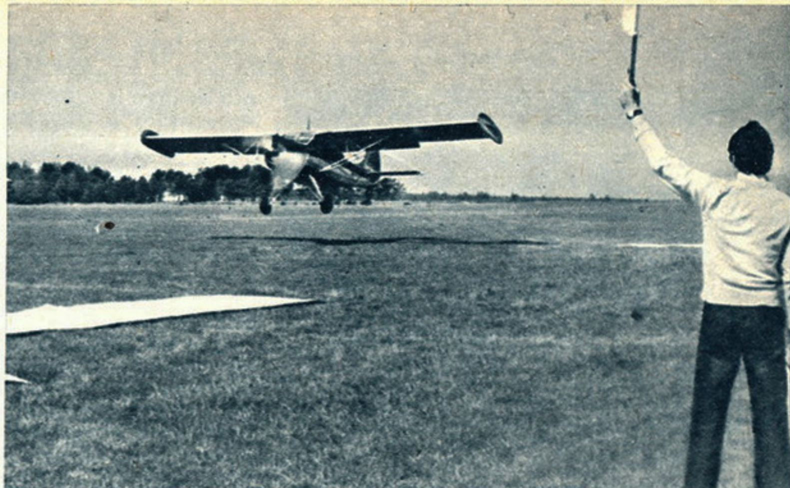
Zespół „Doliny Popradu" występuje przed uczestnikami rajdu na deskach leśnego amfiteatru w Suchej Dolinie.



Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

PO IX RAJDZIE SAMOLOTOWYM DZIENNIKARZY I PILOTÓW

czyli O CELOWOŚCI TRENINGU



Każdą konkurencję IX Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów kończyła próba celności lądowania. Zdjęcia: B. Koszewski

PIERWSZE, trzecie, czwarte, dziesiąte, jedenaste i dwudzieste pierwsze. To miejsca pilotów wojskowych w klasyfikacji lotniczej IX Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Ta wielka impreza — oficjalna eliminacja do Samolotowych Mistrzostw Polski — zakończyła się ogromnym, nie spotykanym dotąd sukcesem pilotów w stalowoniebieskich mundurach. Sukcesem tym cenniejszym, że uzyskanym w walce z najlepszymi pilotami sportowymi, wśród których znajdował się aktualny mistrz Polski i dawni mistrzowie, uczestnik szeregu rajdów międzynarodowych — reprezentant CSRS Fiala i czołowy pilot sportowy Węgier — Osvath.

Nie ulega wątpliwości, że reprezentanci Wojsk Lotniczych we wszystkich dotychczasowych rajdach, w których brali udział, demonstrowali nieprzeciętne kwalifikacje pilotażowo-nawigacyjne, wysokie morale sportowe oraz wielką ambicję. Niejednokrotnie dzięki tym walorom zajmowali oni czołowe miejsca w punktacji.

Tegoroczny jednak triumf załóg wojskowych w IX Rajdzie nie miał precedensu. I dlatego omawianie tej imprezy zacząć trzeba od postawienia pytania — istotnego dla szerzenia pozytywnych doświadczeń — jaka była główna przyczyna tego zespołowego zwycięstwa pilotów w mundurach. Odpowiedzi, naszym zdaniem, nie należy szukać daleko. Jest ona nader oczywista. Po prostu osiągnięcie tak dobrych wyników w IX RSDiP przez reprezentantów WL było możliwe dzięki temu, że potraktowali oni poważnie przygotowanie do tej imprezy, że odbyli wprawdzie niezbyt długi, ale dobrze zaplanowany i sprawnie przeprowadzony trening.

Właśnie na ten fakt chcieliśmy zwrócić uwagę wszystkich sportowców lotniczych i kierownictw aeroklubów regionalnych. To bowiem, co jest absolutnym truizmem w całym sporcie, ciągle jeszcze z oporami dociera do świadomości wielu pilotów i działaczy. To mianowicie, że aby osiągać sukcesy w zawodach lotniczych, żeby zwyciężać, trzeba **trenować!!!**

Podkreślamy stwierdzenie to z całą mocą, bowiem i na sport samolotowy zaczynają się przenosić złe zwyczaje, dość nagminne w szybownictwie, że czołowi zawodnicy latają tylko na zawodach, że między imprezami trudno spotkać ich na lotniskach i nakłonić do włożenia wysiłku w przygotowanie do startu.

Popatrzcie więc — szanowni adresaci tych słów — na wyniki rajdowe takich pilotów-oficerów jak Jan Górecki, Tadeusz Śliwak czy Janusz Łodziński. I bierzcie z nich przykład, jak należy przygotowywać się do zawodów.

Potem zaś — IX Rajd uwidocznił to znakomicie — już na samych zawodach również wzorujcie się na zawodnikach w mundurach. Na ich staranności w przygotowaniu nawigacyjnym i taktycznym do każdej konkurencji, właściwym zachowaniu się na lotnisku i w czasie imprez towarzyszących, sportowej ambicji, znajomości (a ma to nie lada znaczenie w zawodach lotniczych) regulaminu i zasad punktacji.

IX Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów po raz pierwszy w historii tej imprezy był oficjalną eliminacją do Samolotowych Mistrzostw Polski. Słusznie Komisja Samolotowa APRL zakwalifikowała te zawody do II ligi. Skala trudności konkurencji całkowicie zapewnia właściwą selekcję zawodników. Piloci, którzy dzięki IX RSDiP znajdą się na mistrzostwach, z pewnością będą walczyć o czołowe lokaty. Nadanie Rajdowi rangi II ligi samolotowej wyłania dwa nowe problemy związane z tą imprezą.



Bardzo dobre trzecie miejsce w punktacji lotniczej i ta sama lokata w klasyfikacji ogólnej — to wynik załogi reprezentującej Wojska Lotnicze i redakcję „Wiraży". Kpt. pil. Tadeusz Śliwak i red. mjr Bogdan Kaznowski.

Pierwszy i najważniejszy problem związany jest z reprezentantami Wojsk Lotniczych. Dzięki wynikom uzyskanym na IX Rajdzie czterech z nich ma prawo startować w mistrzostwach Polski. Sądzimy, że z wielu względów wskazane byłoby, aby grono uczestników tegorocznych SamMP powiększyć o znakomitych pilotów w mundurach. Będą się wiele mogli od nich nauczyć piloci sportowi, oni sami zaś zdobędą nowe cenne doświadczenia zawodnicze.

Drugą kwestię stanowi kwalifikacja pilotów do udziału w Rajdzie. W tym roku nie została ta sprawa właściwie załatwiona. Chodzi nam o jakiś — uzasadniony sportowo bądź szkoleniowo — system wyłaniania uczestników naszej imprezy, będącej wszak oficjalną eliminacją do SamMP. Za niedopatrzenie to — w imieniu organizatorów — wypada nam przeprosić zainteresowane aerokluby i pilotów.

★

IX RSDiP został rozegrany w oparciu o nowy, zbliżony do ramowego, regulamin. W świetle doświadczeń imprezy nowe „zasady gry" należy ocenić pozytywnie. System punktacji łączonej (kary za niepunktualność odejmuje się od premii za odnalezione znaki lub zidentyfikowane obiekty) zdał dobrze egzamin.

Autorom regulaminu chcielibyśmy jednak zasugerować, aby pomyśleli — w perspektywie jubileuszowego X Rajdu — o nowych interesujących próbach i zadaniach. Może, podobnie jak w innych zawodach II ligi, wprowadzić konkurencję nocną (ile wrażeń i przeżyć dla dziennikarzy!)? Innowacje spotkają się z aplauzem.

★

Nie we wszystkich aeroklubach regionalnych właściwie doceniana jest skala trudności zawodów samolotowych. Powoduje to dość lekkomyślne wysyłanie pilotów — delikatnie mówiąc — niedotrenowanych. Oczywiście i na Rajdzie, jak na każdych zawodach sportowych, wszystkie miejsca są dla zawodników, ktoś musi być na końcu. Nie usprawiedliwia to jednak Aeroklubu Kieleckiego, którego reprezentant, nie przygotowany do latania na poziomie zawodniczym, lądował w terenie przygodnym, uszkodził samolot (na szczęście — niewiele) i naraził dziennikarza na... porcję strachu. Miejmy nadzieję, że KBWL będzie łaskawa dla tego zawodnika, którego umiejętności nie dorównały ambicjom, ale przykład ten niechaj skłoni władze aeroklubów regionalnych do wnikliwej analizy, kogo wysyłają na zawody i w jakim stopniu ich reprezentant jest przygotowany do sportowej walki.

★

Wśród prób, które przeprowadzono w ramach konkurencji IX Rajdu, najsłabiej spisali się zawodnicy w czasie lądowania (punktowana celność przyziemienia w prostokątach) bez silnika. Okazało się, że z optyczną oceną wysokości, umiejętnością określenia warunków atmosferycznych (wiatr?!) oraz obliczeniem do lądowania „bez gazu" gros pilotów miało zasadnicze trudności. A przecież właśnie ten element w technice pilotażu ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa lotu w awaryjnej sytuacji, gdy zawiedzie silnik. Przypominamy o tym, aby instruktorzy w aeroklubach zaplanowali od czasu do czasu swoim podopiecznym tego rodzaju ćwiczenie.

JERZY POMIANOWSKI

Prawie całą długość lotniska w Łososinie Dln. koło Nowego Sącza zajęły samoloty rajdowe. Lotnisko było małe, ale gościnność tak wielka, że Nowy Sącz na długo pozostanie w miłej pamięci rajdowców.



Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

ZBIGNIEW SZAŁAŚNY (1913–1968)

URODZŁ się 13 maja 1913 roku w miejscowości Lipnik, powiat Bielsko-Biała. Do szkoły powszechnej uczęszczał początkowo w Białej, a następnie w Bielsku, gdzie w 1933 r. złożył egzamin dojrzałości w Państwowym Gimnazjum Polskim. Z kolei jako ochotnik odbył służbę wojskową, kończąc dywizyjny kurs podchorążych rezerwy (Cieszyn — Bielsko).

Po odbyciu służby wojskowej pracował w zarządzie gimnazjum w Białej. Po pewnym czasie wyjechał do Warszawy, gdzie do września 1939 r. zatrudniony był w charakterze pracownika kontraktowego w wydziale elektrotechnicznym DOKP. Podczas pobytu w Warszawie ukończył kurs szybowcowy, samolotowy, a następnie kursy spadochronowe I, II i III stopnia. Uzyskał uprawnie-



nia instruktora spadochronowego. Stąd też jako instruktor pracował społecznie w Warszawskim Okręgu Kolejowym LOPP.

W okresie okupacji hitlerowskiej zatrudniony został jako pracownik fizyczny na stacji kolejowej Warszawa Wschodnia. Nie mogąc jednak utrzymać się z bardzo skromnych zarobków w Warszawie, wyjechał, z początkiem 1943 r. do rodziny ojca do Radogoszczy Tarnowskiej. Tam utrzymywał się z wykonywania zdjęć fotograficznych. Ze względu na przesunięcie się frontu, w grudniu 1944 r. wyjechał do rodziców do Bielska. W lutym 1945 r. zgłosił się jako ochotnik do Odrodzonego Wojska Polskiego.

Jesienią 1945 r. powołany został przez komisję weryfikacyjną i skierowany do służby w lotnictwie w stopniu podporucznika. Po ukończeniu Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie (odbył kurs pilotażu na samolocie Po-2 w lipcu 1946 r.), postanowił się przenieść do wojskowej służby spadochronowej. We wrześniu 1946 r. ukończył kurs spadochronowo-desantowy III stopnia.

Po zweryfikowaniu stopnia instruktora spadochronowego, uzupełnionego szkoleniem teoretycznym i praktycznym, przeniesiony został do służby spadochronowej w Wojskach Lotniczych. Przez pięć lat pracował jako oficer wyszkolenia spadochronowego w Oficerskiej Szkole Lotniczej a następnie lotnictwie Marynarki Wojennej. Do września 1951 roku — do czasu przeniesienia do rezerwy — wykonał ogółem 101 skoków spadochronowych z samolotu. Będąc nieprzerwanie członkiem Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, w czasie urlopu wypoczynkowego przeprowadził kurs spadochronowy dla członków klubu, a także odbywał trening szybowcowy na Żarze i samolotowy w Bielsku (Aleksandrowice).

W latach 1951—1954 pracował w „Domu Książki" w Słupsku, a następnie jako instruktor artystyczny w Słupskich Fabrykach Mebli. W tym okresie współpracował z Aeroklubem Słupskim jako społeczny instruktor spadochronowy. We wrześniu 1953 r. przebywał na treningu w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Nowym Targu, gdzie wykonał 8 skoków.

Od listopada 1955 r. zatrudniony był jako kierownik artystyczny w Domu Młodego Robotnika oraz w Spółdzielni Pracy „Remont". Od grudnia 1955 r. do lutego 1960 r. pracował jako kierownik sekcji opakowań w Śląskiej Fabryce Kabli w Czechowicach-Dziedzicach.

W marcu 1960 r. rozpoczął pracę w lotnictwie. Początkowo zatrudniony został jako rzeczoznawca, a następnie starszy rzeczoznawca Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, z siedzbią w Bielsku-Białej.

W okresie wieloletniej pracy wykazał się wzorowym wykonywaniem obowiązków służbowych. Miał uprawnienia pilota szybowcowego, samolotowego oraz instruktora spadochronowego. Ogółem wykonał 192 skoki spadochronowe z samolotu. Uzyskał wiele pochwał, wyróżnień i dyplomów uznania. Otrzymał odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Po dłuższej chorobie zmarł 9 października 1968 r.

(m)

TEOFIL BOGUMIŁ DZIAMA (1895–1943)

Urodził sie 5 stycznia 1895 r. w Białej Rzeszowskiej. Po złożeniu egzaminu dojrzałości studiował na Politechnice we Lwowie. Należał do Polowych Drużyn Sokolich. Na początku pierwszej wojny światowej wstąpił do Legionów Polskich. Wcielony został do 16 kompanii 2 pułku piechoty i 1 października 1914 r. mianowany kapralem. Do wiosny 1915 r. był na froncie w Karpatach, a następne wraz z IV batalionem przeniesiony do tworzącego się w Kongresówce 4 p.p. Legionów Polskich.

W stopniu plutonowego, sierżanta, podchorążego i chorążego brał udział w walkach pułku na Lubelszczyźnie, Polesiu i Wołyniu w 1915 i 1916 roku. W wyniku tzw. kryzysu przysięgowego 4 p.p. został we wrześniu 1917 r. rozwiązany. Obywatele b. zaboru rosyjskiego osadzeni zostali w obozie w Szczypiornie, obywatele austriaccy — a wśród nich chor. Dziama — znaleźli sie w armii austriackiej na froncie włoskim.

T. Dziama dostał się w roku 1918 do niewoli włoskiej, skąd przedostał się do tworzonej przez gen. Józefa Hallera Armii Polskiej we Francji. Tam wstąpił na ochotnika do lotnictwa i po przejściu przeszkolenia w pilotażu w Longvie i Pau oraz wyszkolenia bojowego w strzelaniu w Biscarosse otrzymał przydział jako podporucznik-pilot do 39 eskadry Breguet'ów. Eskadra ta przybyła w pierwszym rzucie lotnictwa gen. Hallera do Polski w maju 1919 r. T. Dziama przebywał z 39 eskadrą w Warszawie, Lublinie, Krakowie. 11. IV. 1920 r. eskadra otrzymała nazwę: 16 eskadra wywiadowcza, a w marcu 1921 r. stała się 11 eskadrą 1 pułku lotniczego z miejscem postoju w Warszawie.

T. Dziama pełnił w czasie pokoju różne funkcje wyszkoleniowe i organizacyjne (między innymi był szefem wydziału personalnego Departamentu Aeronautyki), osiągając stopień podpułkownika pilota oraz stanowisko zastępcy dowódcy 1 pułku lotniczego w Warszawie. W roku 1938 został przeniesiony na emeryturę i oddał sie w pełni pracy społecznej.

Dziama należał w okresie 1920—1930 r. do czołówki pilotów wojskowych i w roku 1924 został wyznaczony do nielicznej ekipy, która przeprowadziła lotem zakupione we Francji samoloty do Polski. Ekipa polska przeleciała nad Alpami i w ten sposób ówczesny kpt. pil. Dziama znalazł się wśród lotników, którzy pierwsi w historii aeronautyki w locie grupowym przebyli bez wypadku to potężne pasmo górskie.

Po naszej wojnie obronnej 1939 roku ppłk Dziama już na jesieni znalazł się wśród organizatorów Związku Walki Zbrojnej. Przygotowywał akcje sabotażowe i organizował nielegalny zakup broni od żołnierzy niemieckich (na Kercelaku), współdziałał w przerzutach ludzi oraz poczty na Węgry i do Francji. 24 października 1940 roku został wraz z żoną i dziećmi aresztowany przez Gestapo i przewieziony na Pawiak. T. Dziama został wysłany — po licznych bestialskich przesłuchaniach w tzw. „tramwaju" przy alei Szucha w Warszawie — w dniu 5 stycznia 1941 roku do obozu zagłady w Oświęcimiu.

W tajnym kierownictwie obozowego Ruchu Oporu Dziama był jednym z przedstawicieli grupy konspiratorów wojskowych. Do jego funkcji między innymi należało przekazywanie komórce ZWZ w obozie informacji oraz dyrektyw komendy ZWZ w mieście Oświęcim. Podlegał mu również przydział do obozowego szpitala więziennego leków przemycanych tajnie spoza obozu. Starał się o ukrywanie w tym szpitalu przed władzami niemieckimi szczególnie zagrożonych więźniów.



Na ręce T. Dziamy nadchodziły z Warszawy meldunki o wysyłanych do Oświęcimia (jako rzekomych więźniach) zdrajcach, którzy zgodzili się na rolę szpiclów. Wśród konspiratorów polskich propagował z powodzeniem ideę, że w razie — przygotowywanego z jego udziałem — wybuchu oporu zbrojnego należy do akcji tej wciągnąć także więźniów narodowości rosyjskiej, czeskiej i żydowskiej.

Za to wszystko ppłk Dziama stał się w drugiej połowie 1943 roku jednym z głównych oskarżonych „o spisek wojskowy wewnątrz obozu". 18 września został zamknięty w osławionym, karnym bunkrze. 25 października 1943 roku ppłk Dziama został rozstrzelany. Zażądał od prowadzących grupę skazańców żołnierzy niemieckich, by nie strzelali w tył głowy, lecz jak do żołnierzy prosto w twarz. Oprawcom niemieckim ta postawa tak zaimponowała, że wolę Dziamy uszanowali.

Był odznaczony Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari, Krzyżem Niepodległości, dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Polową Odznaką Pilota.

J. KĘDZ.

KAZIMIERZ KAZIMIERCZAK (1880–1946)

Urodził się 31.I. 1880 roku w Łodzi, jako trzeci z sześciorga dzieci Walentego i Franciszki z Mądrych. Ojciec Kazimierza był robotnikiem, a następnie kontrolerem kotłów parowych w zespole fabryk K. Scheiblera. Kazimierz ukończył z wyróżnieniem szkołę przyfabryczną w zakładach Scheiblera w Łodzi, a następnie pracował w warsztacie mechanicznym jako uczeń, uzupełniając wykształcenie w szkole niedzielnej i na kursach wieczorowych. Wraz z ojcem i starszym bratem Stefanem został aresztowany w czasie rewolucji 1905 roku. Był więziony na Pawiaku.

Kiedy dzięki staraniom adwokata Stanisława Patka zwolniono go za kaucją do czasu rozprawy, Kazimierz Kazimierczak wyjechał nielegalnie za granicę. Znalazł się w Paryżu i początkowo pracował jako mechanik. Jednocześnie dokształcał się fachowo i uczył języka fracuskiego. Szybko awansował, zajmując coraz bardziej samodzielne stanowiska.

W czasie pierwszej wojny światowej wstąpił do oddziału ochotników polskich w sierpniu 1914 roku w m. Bayonne. Oddział tzw. Bajończyków brał udział w listopadzie 1914 roku w walkach na froncie w okolicy Reims, gdzie Kazimierczak został ciężko ranny.

W roku 1920 powrócił do kraju i został zaangażowany do powstającej fabryki samolotów przy zakładach mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz" w Lublinie, na stanowisko kierownika organizacji produkcji.

Po z górą roku pracy wrócił do Francji i tu uzyskał dyplom inżyniera na Politechnice w Grenoble. Następnie objął kierownicze stanowisko w zakładach samochodowych Renault. W roku 1926 inż. Kazimierczak przeszedł do fabryki Citroena na stanowisko kierownika organizacji produkcji, potem pełnił faktycznie czynności dyrektora technicznego tych zakładów. Kilkakrotnie był wysyłany do Stanów Zjednoczonych A. P., aby zapoznać się z organizacją fabryk Forda oraz do Anglii i Szwecji, w celu zaznajomienia się z metodami pracy w tamtejszym przemyśle samochodowym.

W roku 1934 inż. Kazimierczak powrócił ponownie do Polski i objął stanowisko naczelnego dyrektora Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL), z zadaniem zorganizowania produkcji na skalę wielkoprzemysłową. Po ostatecznym przeniesieniu zakładów z Pola Mokotowskiego na Okęcie, Kazimierczak przystąpił do znacznego rozszerzenia produkcji. Stopniowo powiększył personel z 800 do około 4 000 osób, wprowadził odmienną od powszechnie stosowanej w kraju organizację produkcji, m. in. nowe metody obróbki przy racjonalnym wykorzystaniu maszyn. Poważną reformą wreszcie było wprowadzenie zasad produkcji taśmowej i zmodyfikowanie rachunkowości.

Z inicjatywy inż. Kazimierczaka — na kształtowanie się warunków bytowych pracowników wpływał zespół wybrany przez załogę. Wprowadził także „skrzynkę pomysłów i udoskonaleń" dla projektów racjonalizatorskich pracowników. Na krótko przed wybuchem wojny Kazimierczak — na podstawie specjalnego pełnomocnictwa — miał za zadanie zharmonizować i nadzorować działalność całego państwowego koncernu przemysłu lotniczego.



Wszystkie pisemne źródła podkreślają, że ówczesna produkcja PZL wzniosła się na wysoki poziom. W książce „Komisja stwierdziła" (Warszawa, 1960 r.) Tadeusz Cyprian napisał: „Na miejsce Rumbowicza powołany został na stanowisko naczelnego dyrektora Kazimierz Kazimierczak, człowiek zdolny i rzutki. Fabrykę, która została przeniesiona do nowych wspaniałych pomieszczeń na Okęciu, postawił on technicznie na bardzo wysokim poziomie."

Bezpośrednio po wybuchu wojny w 1939 roku inż. Kazimierczak ewakuował na polecenie władz wojskowych kadry techniczne PZL na południowy-wschód Polski. Po dwuletnim pobycie w ZSRR wyjechał przez Buzułuk do Taszkientu, z Taszkientu do Samarkandy, a w sierpniu 1942 roku do Persji. Jako delegat Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej na Afrykę Wschodnią zamieszkał z kolei w Nairobi (Kenia) i organizował opiekę dla około 20 000 polskich uchodźców. Przemierzył autem i samolotem całą Kenię, Tanganikę, Ugandę, Rodezję Północną oraz Południowa i część Konga belgijskiego wzdłuż Jeziora Alberta.

W czerwcu 1943 roku został wezwany do Kairu, gdzie gen. Sikorski proponował mu objęcie odpowiedniego stanowiska technicznego. Zły stan zdrowia zmusił jednak Kazimierczaka do rezygnacji z pracy państwowej. Wyjechał do Anglii, a stamtąd w grudniu 1945 roku do Brazylii. W liście do przyjaciela napisał: „Fatalny stan zdrowia nie pozwala mi pchać się do kraju. Muszę trochę jeszcze poczekać i uporządkować swe serce. Może się tam jeszcze wówczas na coś przydam. Słyszę, że wszyscy moi byli współpracownicy są w Polsce na poważnych stanowiskach. Cieszę się z tego. Mają teraz okazję do wykazania swych zalet i zdolności. Dałem im niezłą szkołę, to nie powinno być stracone."

W Brazylii zorganizował i uruchomił w rekordowo krótkim czasie prywatną fabrykę rowerów oraz okien i drzwi metalowych. Najbliższym współpracownikiem Kazimierczaka w tym okresie był inż. Zbigniew Ciołkosz. Inż. Kazimierz Kazimierczak zmarł nagle na serce 2 lipca 1946 roku. Został pochowany w Rio de Janeiro na cmentarzu Sio Juno Batista.

J. KĘDZ.

APEL KOMISJI HISTORYCZNEJ KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA APRL

Komisja Historyczna Aeroklubu PRL apeluje do czytelników „Skrzydlatej Polski", a za ich pośrednictwem do całego społeczeństwa, o zgłaszanie Komisji (adres: Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55 — siedziba Aeroklubu PRL) lub sekcjom historycznym regionalnych Klubów Seniorów Lotnictwa — wszelkich informacji związanych z historią lotnictwa polskiego, jak również o zgłaszanie posiadanych pamiątek lotniczych oraz książek, broszur, czasopism, albumów, fotografii itp. materiałów historycznych, znajdujących się w prywatnym posiadaniu. Przedmioty stanowiące pamiątki rodzinne byłyby — bez obawy ich utracenia — tylko zewidencjonowane i ocenione pod względem wartości historycznej przez Komisję Historyczną.

Komisja Historyczna informuję jednocześnie, że — spełniając swój obowiązek troski o prawdę historyczną — będzie publikowała ewentualne sprostowania błędnie przedstawianych faktów historycznych w książkach, broszurach, czasopismach i wystąpieniach publicznych w formie „oświadczeń Komisji Historycznej", bez podawania nazwisk autorów publikacji i wdawania się w polemikę.

W związku z powyższym, Komisja Historyczna apeluje do wszystkich autorów książek, broszur i artykułów o przestrzeganie zasady ścisłości i prawdy historycznej oraz korzystania ze źródeł historycznych, które — choć zdewastowane i rozproszone — są w wielu przypadkach łatwo dostępne dla tych, którzy zechcą z nich korzystać.

Warszawa, maj 1970 r.

Przewodniczący Komisji Historycznej
(—) mgr inż. R. Bartel

TOWARZYSTWO lotnicze Niemieckiej Republiki Demokratycznej obchodzić będzie w dniu 1 lipca roku bieżącego piętnastolecie swego istnienia. Pracownicy towarzystwa „Interflug" mają słuszny powód do dumy z dokonanych osiągnięć, które umożliwiły rozwój przedsiębiorstwa powstałego prawie z niczego. Powstanie cywilnego przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej zapoczątkowało rozwój nowej gałęzi w ujednoliconym systemie socjalistycznego transportu NRD. Młode państwo robotników i chłopów, dzięki pokojowej polityce i szybko rosnącej gospodarce, stworzyło dobre podstawy do stałego rozwoju komunikacji powietrznej.

Mówiąc o rozwoju naszego przedsiębiorstwa, nie można zapominać o braterskiej pomocy Związku Radzieckiego i przyjaznej współpracy „Aeroflotu", która z roku na rok zacieśnia się. Początek nie był łatwy. Wydawało się nieraz, iż trudności są nie do przezwyciężenia. Należało przecież przygotować naziemne urządzenia techniczne, zakupić samoloty, znaleźć odpowiedni personel, który wymagał przeszkolenia. To, że wszystkie te zagadnienia rozwiązano w stosunkowo krótkim czasie, zawdzięczać należy jedynie wielkodusznej pomocy Związku Radzieckiego. Podczas gdy w cywilnych szkołach lotniczych ZSRR szkolili się nasi pierwsi piloci i mechanicy, na utworzonych liniach lotniczych NRD latały doświadczone załogi z „Aeroflotu". Pierwsze trasy lotnicze wiodły do stolic państw zaprzyjaźnionych — do Warszawy, Pragi, Moskwy, Budapesztu, Bukaresztu, Sofii i innych miast krajów demokracji ludowej. Pierwsze loty wykonywano przy pomocy samolotów typu Ił-14, później Ił-18, wreszcie An-24.



Samoloty towarzystwa „Interflug" zawsze są mile widziane w polskich portach lotniczych. Na zdjęciu: An-24 na Okęciu.

Linie lotnicze NRD

STANISŁAW PASZKOWSKI
Wicedyrektor „Interflug" w Warszawie

W tymże czasie zapoczątkowano budowę centralnego portu lotniczego Berlin-Schönefeld. Obok tego portu systematycznej rozbudowie uległy lotniska w Lipsku, Dreźnie, Erfurcie i Barth, które to miasta włączono do sieci regularnej komunikacji powietrznej. Stale wzrastająca liczba urlopowiczów udających się nad morze spowodowała uruchomienie sezonowego portu lotniczego w miejscowości Heringsdorf.

Obecnie na przykład z Lipska można uzyskać dogodne połączenie z Barth i Heringsdorf, a z Drezna każde połączenie z zagranicą. Dużą frekwencją, szczególnie latem, cieszą się połączenia z Budapesztem, a począwszy od 4 maja roku bieżącego Lipsk uzyskał bezpośrednie połączenie lotnicze z Moskwą.

A oto daty z historii powstania zagranicznych linii lotniczych „Interflugu", obrazujące rozwój tego przedsiębiorstwa: 29. V. 1964 — Berlin — Nikozja; 22. VI. 1965 — Berlin — Kair; 15. I. 1966 — Berlin — Nikozja — Damaszek; 5. VI. 1966 — Berlin — Kijów; 27. IX. 1966 — Berlin — Algier — Bamako; 17. XI. 1966 — Berlin — Algier — Bamako — Konakry (od 1967 r. przez Budapeszt); 8. I. 1967 — Berlin — Nikozja — Damaszek — Bagdad; 1. V. 1967 — Lipsk — Budapeszt; 3. V. 1967 — Drezno — Budapeszt; 4. V. 1967 — Berlin — Belgrad — Dubrownik; 1. VI. 1968 — Berlin — Leningrad; 7. VII. 1968 — Berlin — Bejrut; 3. VI. 1969 — Berlin — Kair — Chartum; 26. XI. 1969 — Berlin — Freetown — Konakry; 4. V. 1970 — Drezno — Moskwa.


22 samoloty tworzą flotę transportu cywilnego w NRD.



Warszawskie biuro podróży „Interflug".
Zdjęcia: „Interflug" (1) i M. Kobrzyński (2)

Centralny Port Berlin-Schönefeld stał się w ciągu 15 lat portem międzynarodowym. Oprócz samolotów z krajów demokracji ludowej korzystają z niego takie towarzystwa jak KLM, Iraqui Airways, UAA. Port nasz ma nowoczesne techniczne wyposażenie. Kolejnym etapem rozwoju cywilnego transportu w NRD było, począwszy od roku 1968, wprowadzenie do eksploatacji samolotów odrzutowych typu Tu-134.

Ścisła współpraca naukowo-techniczna z „Aeroflotem" i znanymi biurami konstrukcyjnymi Iljuszyna, Tupolewa, Antonowa i innymi dała poważne wyniki zarówno jeśli chodzi o stałą modernizację parku samolotów, wyposażenie techniczne, jak i wyszkolenie pilotów. Piloci i mechanicy są mile widzianymi gośćmi w szkołach lotniczych „Aeroflotu". Serdeczne stosunki łączą pilotów NRD zarówno z towarzyszami radzieckimi, jak i pilotami innych państw socjalistycznych.

W 15-lecie swego istnienia „Interflug" może podsumować cenny dorobek. Dysponując parkiem złożonym z 22 samolotów, sieć linii lotniczych „Interflug" liczy 50 000 km. Samoloty „Interflugu" latają do ponad 30 portów lotniczych świata. „Interflug" dysponuje 18 filiami lotniczymi i 36 filiami ogólnego transportu oraz 49 agencjami wewnątrzkrajowymi — co umożliwia pasażerom łączność ze światową siecią komunikacji lotniczej na przestrzeni ponad 3 mln km. Niezależnie od regularnego transportu pasażerskiego rozwinął się w NRD transport okolicznościowy związany z turystyką, sezonowymi targami przemysłowymi i frachtem. Obecnie w 16 państwach istnieją przedstawicielstwa i biura miejskie towarzystwa „Interflug".

W roku ubiegłym w centralnym porcie Berlin-Schönefeld odprawiono ponad milion pasażerów. Obecnie przygotowywany jest następny etap rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w NRD, który łączy się z wprowadzeniem na linie „Interflug" samolotu olbrzymia typu Ił-62. Trzy samoloty tego rodzaju umożliwią szersze jeszcze niż dotąd wykorzystanie tras zagranicznych i zwiększenie liczby pasażerów.

W zakres prac lotnictwa cywilnego wchodzi jeszcze wykonywanie zadań dla potrzeb gospodarki rolnej oraz zadań specjalnych, które jednak stanowią osobny już temat.

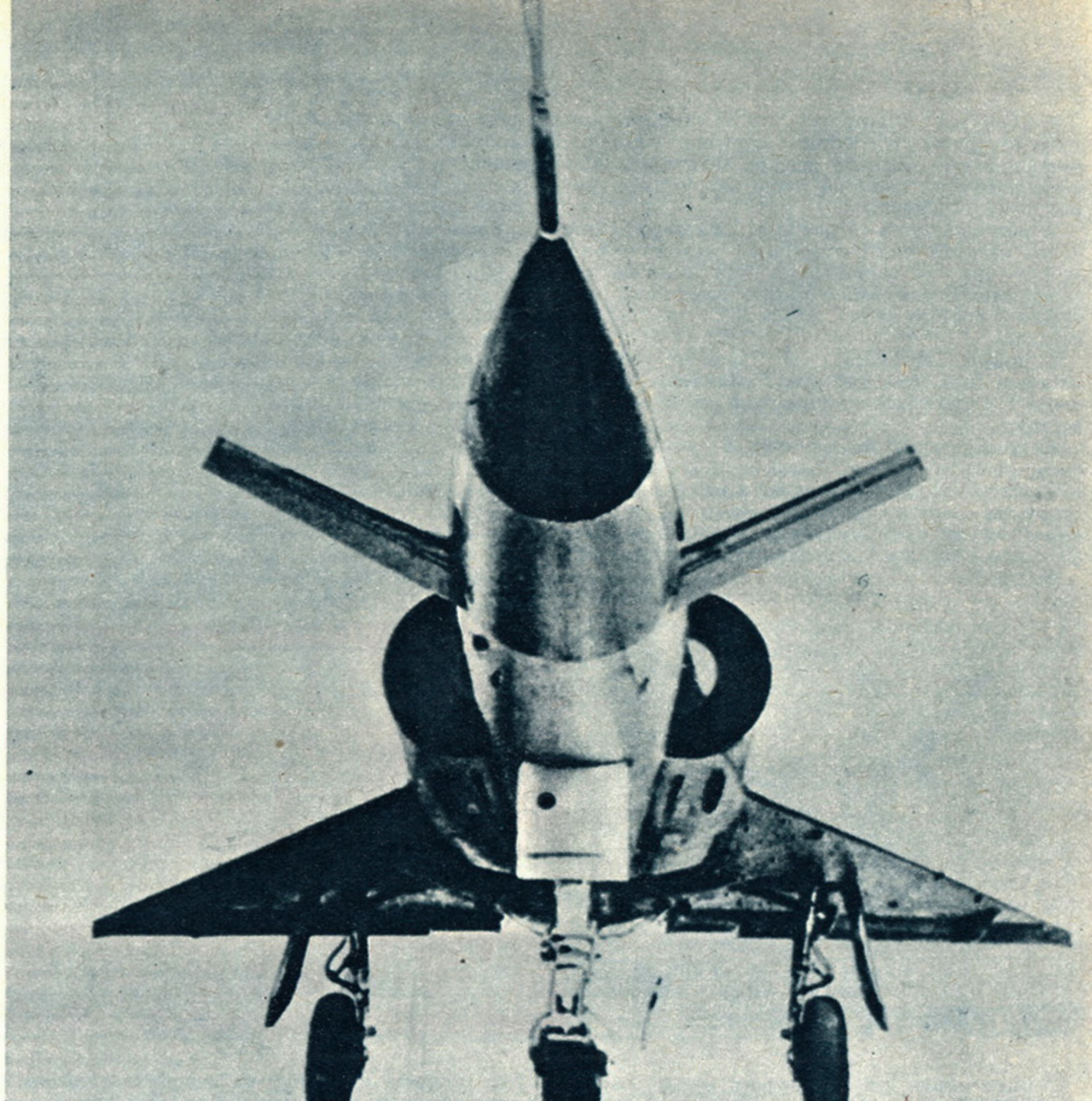
„Interflug' jest obecnie poważnym partnerem na szlakach międzynarodowej komunikacji lotniczej. Zainteresowanie licznych państw w stworzeniu normalnych stosunków międzypaństwowych z NRD stawia „Interflug" przed nowymi perspektywami.

BSERWUJĄC rozwój lotnictwa łatwo zauważymy, że aparaty jakimi dotychczas posługiwano się do latania nigdy nie osiągały od razu takiego kształtu, jaki stał się dla nich później typowym. Ciągłe ewolucje kształtów i układów miały i mają z zasady zawsze na celu polepszenie nie tylko własności lotnych samolotu (takich, jak: prędkość, pułap, zasięg, sterowność lub stateczność itp.), lecz także i bezpieczeństwo oraz komfort lotu, widoczność z kabiny załogi, łatwość obsługi itp. Różnorodność dróg poszukiwawczych i stosowanych rozwiązań sprawia, że w niektórych przypadkach nawet dobrze rozeznany w sprawach lotniczych Czytelnik ma kłopoty z zaliczeniem danego samolotu do określonego układu aerodynamicznego.

Z przykrością należy w tym miejscu stwierdzić, że stan taki w ostatnim czasie daje się również zaobserwować szczególnie jaskrawo wśród piszących o lotnictwie. Bez przerwy więc część autorów wrzuca beztrosko samoloty o różnych własnościach aerodynamicznych do jednego worka. Dotyczy to szczególnie samolotów nowszych i o niekonwencjonalnym układzie, o których poza sylwetką i podstawowymi danymi technicznymi nic, albo prawie nic nie wiadomo. Bywa jednak i tak, że samoloty starsze zbudowane w sposób oczywisty lub potwierdzony źródłowym opisem technicznym w określonym układzie, są „modernizowane" zgodnie z fantazją (a może ze względu na jej brak?) autora.

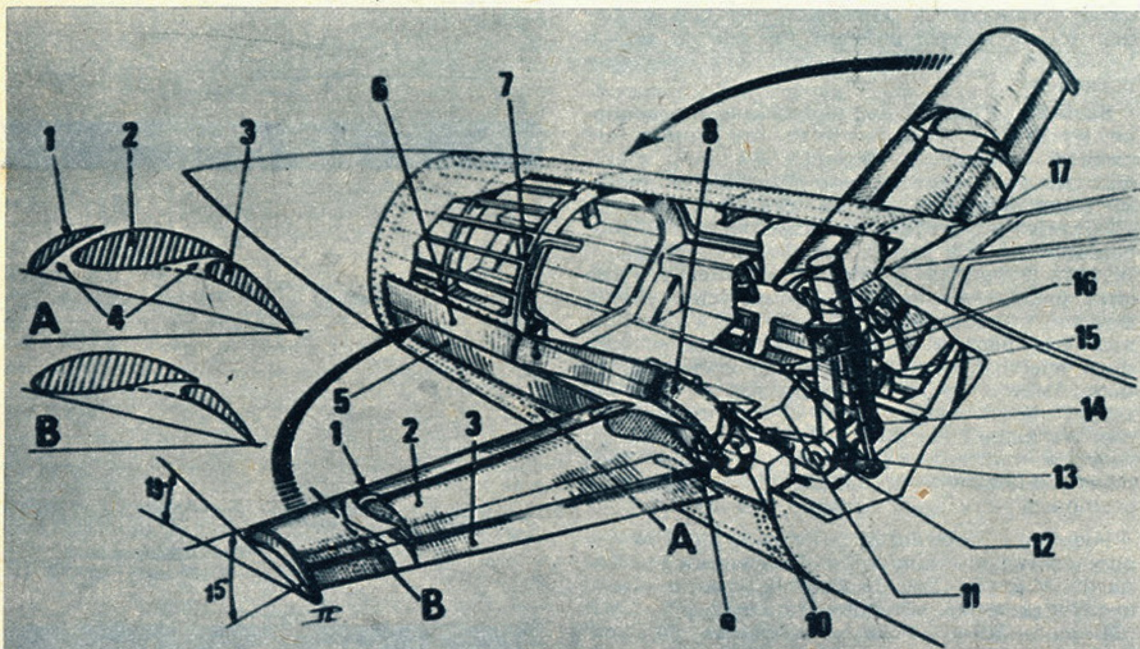
Wynika to, jak sądzę, nie tylko ze słabej znajomości problemów lotniczych, lecz także niechęci do konfrontowania danych pochodzących z różnych źródeł (niektóre z nich mogą pochodzić od autorów tego samego pokroju). Mamy więc tutaj do czynienia z typowym brakiem zwykłej rzetelności, która wymagana jest przecież w każdym zawodzie, a szczególnie wśród ludzi, którym dostępne są masowe środki przekazu. Nie można przecież pisać o czymkolwiek konkretnie, jeżeli dysponuje się jedynie fragmentarycznymi informacjami.

Zasadność powyższego stwierdzenia rozpatrzymy na przykładzie trzech samolotów, których sylwetki (rzuty z góry i z boku — bez zachowania podziałki; rzut z przodu nie wnosi nic nowego



DWUPŁAT—TANDEM czy KACZKA

Dr inż. EDMUND CICHOSZ



przy rozpatrywaniu tego problemu) przedstawiono na rysunku zamieszczonym obok. Co niecierpliwszy Czytelnik (np. za autorem książki „Samolot zmienia kształt") zapewne szybko powie, że są to samoloty zbudowane w znanym układzie kaczka, ponieważ mają usterzenie poziome umieszczone przed płatem. Czy tak jest jednak istotnie?

Na pierwszy rzut oka samoloty te są aerodynamicznie rzeczywiście podobne, ponieważ każdy z nich posiada kadłub i po dwie powierzchnie nośne: mniejszą z przodu i większą z tyłu. Każdy z nich posiada również usterzenie pionowe umieszczone w tylnej części kadłuba (pierwszy typu rozdwojonego, a pozostałe dwa — pojedyncze.) I to wszystko co je do siebie upodabnia. Czy można wobec tego, na podstawie tak skromnej informacji, mówić o nich jako o samolotach aerodynamicznie podobnych? Nie. W celu wydania wiążącej opinii w tym przypadku nie tylko potrzebny jest pewien zasób wiedzy, lecz także pewne informacje techniczne, określające przeznaczenie poszczególnych zespołów płatowca. Niezbędne są więc informacje, mówiące jaką rolę spełniają powierzchnie przednie oraz ich części (zarówno te, które wydają się być nieruchome jak i te, które prawdopodobnie są ruchome) i części ruchome płata podstawowego. Dopiero mając takie informacje będzie można wydać sąd o rodzaju układu aerodynamicznego, w jakim został zbudowany dany samolot.

W celu wyjaśnienia niektórym autorom, jak lekkomyślnie podpisują się pod oczywistymi, nazwijmy to oględnie, nieścisłościami oraz wyprostowania skrzywionych nieco przez nich poglądów niektórych Czytelników, przypomnijmy, w jakich układach były względnie są jeszcze budowane samoloty. Biorąc pod uwagę aerodynamiczne przeznaczenie poszczególnych zespołów płatowca i upraszczając nieco zagadnienie, aktualnie rozróżnia się pięć układów aerodynamicznych:

U góry: „Mirage-Milan". Z lewej. Przekrój perspektywiczny przedniej części kadłuba samolotu „Milan": 1 — slot, 2 — skrzydło, 3 — klapa jednoszczelinowa nieruchoma, 4 — szczeliny, 5 do 8 — pokrywy, 9 — dźwignia, 10 — sworzeń, 11 — cięgna układu sterowania położeniem skrzydła „Moustache", 12 — oś pozioma dźwigni sterowania, 13 — dźwignia sterowania, 14 — cięgno, 15 — śruba pociągowa, 16 — wspornik silnika, 17 — silnik elektryczny.

CIĄG DALSZY ZE STRONY 9

- klasyczny (zwany również normalnym lub ortodoksyjnym, względnie konwencjonalnym); samolot o tym układzie posiada skrzydła (płaty) umieszczone na kadłubie przed usterzeniem (poziomym i pionowym);
- bez usterzenia poziomego (zwany potocznie — bez uzasadnienia i wyjątkowo brzydko — bezogonowcem); w samolocie o tym układzie powierzchnie nośne zapewniające sterowność podłużną samolotu (ster wysokości) są częścią skrzydła;
- latające skrzydło; w samolocie o tym układzie brak jest kadłuba i usterzenia (poziomego i pionowego) rozumianych w sensie klasycznym;
- latający kadłub; samolot o tym układzie może posiadać płat o charakterze szczątkowym lub tylko kadłub (nośny) wraz z usterzeniem (do grupy tej zalicza się rakietoplany z płatami szczątkowymi oraz budowane w ostatnim okresie czasu samoloty kosmiczne, tzw. kosmoplany);
- kaczka.

Po tych wyjaśnieniach i ujednoliceniu poglądów zapytajmy ponownie: do jakiego układu aerodynamicznego, wobec tego, można zaliczyć samoloty XB-70, Nord-1500 i Saab-37? Odpowiedzi na to pytanie można udzielić tylko po ustaleniu roli, jaką spełniają przednie powierzchnie nośne w poszczególnych samolotach.

North American XB-70 „Valkyrie". Układ sterowania składa się ze sterolotek oraz klasycznego, rozdwojonego usterzenia kierunku. Powierzchnia przednia to stabilizator (płyta ustateczniająca), posiadający możliwość zmiany kąta natarcia w locie oraz wyposażony w klapę. Zauważmy więc, że gdyby klapę zamieniono sterem, to powstałe w ten sposób usterzenie nazwalibyśmy pływającym, a sam samolot posiadałby układ kaczki. Usterzenia poziomego samolot jednak nie ma, nie jest więc kaczką! Takie stwierdzenie uzasadnione jest dodatkowo i tym, że stabilizator wychylany był w locie tylko dla wyważenia samolotu, tzn. spełniał rolę klapki wyważającej (trymera). Natomiast klapa była wychylana (do dołu) tylko podczas startu i lądowania i pociągała za sobą wychylenie sterolotek (również do dołu), co znacznie zwiększało nośność samolotu w tych fazach lotu.

DWUPŁAT TANDEM CZY KACZKA



„Griffon"

Ostatni układ jest w pewnym sensie lustrzanym odbiciem pierwszego, ponieważ skrzydła i usterzenie poziome (znane są dwa przypadki, że również i pionowe) zmieniły swoje położenie: pierwsze znajdują się w tylnej części kadłuba, a drugie — w przedniej. Dzięki takiej zmianie kaczka w locie sprawia trochę niezwykłe wrażenie (szczególnie z napędem tłokowym), bowiem powstaje złudzenie samolotu „lecącego tyłem do przodu". Typowym przykładem tego rodzaju określenia były samoloty A. Santos-Dumonta z 1906 r. i A. W. Sziukowa z 1912 r., które były jedynymi kaczkami posiadającymi w przedniej części kadłuba również usterzenie pionowe.

To wszystko co wyżej powiedziano dotyczy oczywiście zarówno jedno- jak i dwupłatów, samolotów o zmiennej geometrii, samolotów pionowego i krótkiego startu oraz lądowania itp., które mogą być budowane w dowolnym układzie (z wyjątkiem oczywiście wykluczających się, jak np. „dwupłat" i „latający kadłub"). Tak na przykład dwupłat (zwyczajowo nazwa to dotyczy samolotu posiadającego dwa płaty jeden **nad** drugim) był budowany w układzie klasycznym, latające skrzydło i kaczka. Natomiast dwupłat tandem (w odróżnieniu od poprzedniego posiada dwa płaty jeden **za** drugim) był, względnie jest, budowany w układzie klasycznym oraz bez usterzenia poziomego.

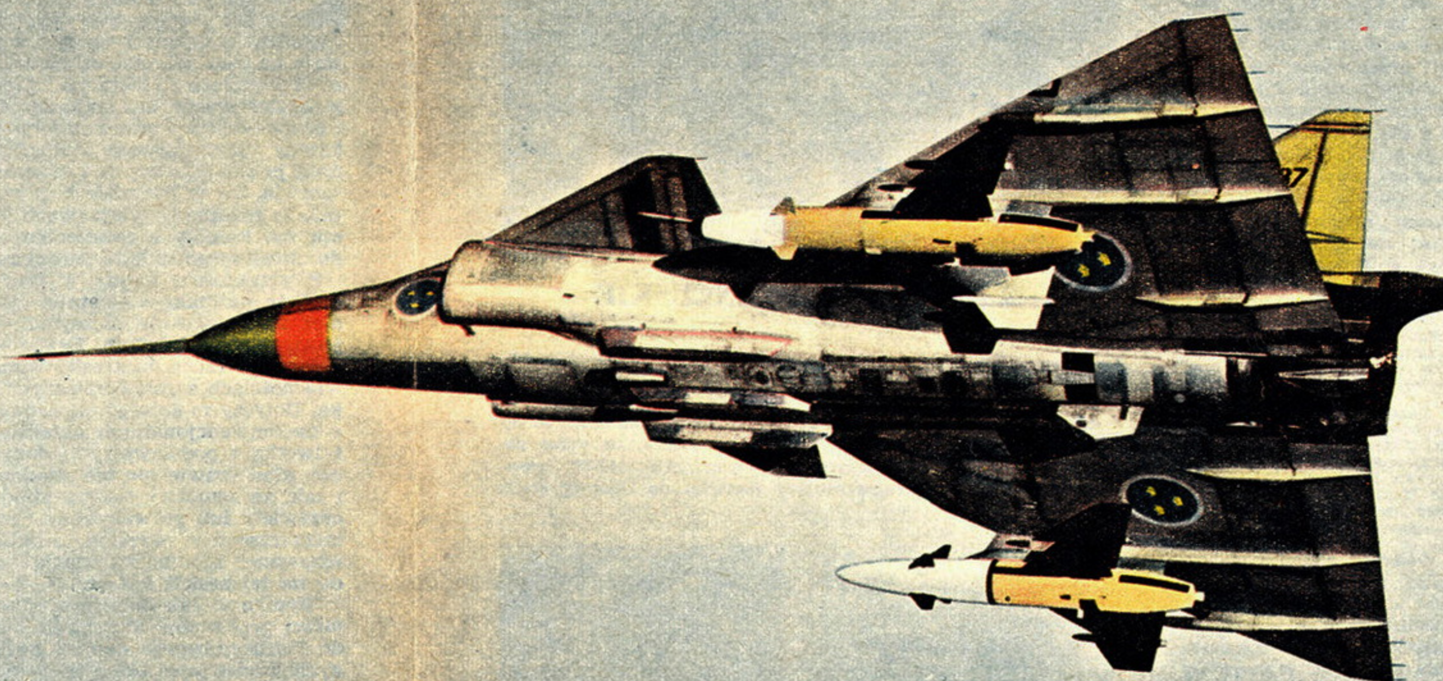
Przypomnijmy również, że w pierwszym okresie rozwoju lotnictwa w samolotach o układzie klasycznym stosowane było usterzenie poziome typu nośnego, które wytwarzało znaczną część siły nośnej samolotu. Przy wychyleniu steru zmieniała się jedynie wielkość siły, tzn. jej zwrot pozostawał stały i był zawsze zgodny ze zwrotem siły nośnej płata. Zmiana wielkości siły zapewniała tylko ograniczoną sterowność w płaszczyźnie pionowej, ponieważ samolot w tym przypadku posiadał cechy nadstateczności. Z tego względu obecnie stosowane jest usterzenie poziome, którego siła nośna jest mała w porównaniu z siłą nośną płata i w zależności od położenia steru może być skierowana do góry lub do dołu. Przy neutralnym położeniu steru siła skierowana jest (w locie poziomym normalnym) do dołu, w związku z czym takie usterzenie nazywane jest nienośnym. Układ taki, ograniczając stateczność samolotu do określonego zakresu, zapewnia dużą czułość sterowania, tzn. szybką i energiczną reakcję samolotu na wychylenie steru. Zastosowanie usterzenia nienośnego prowadzi jednak do konieczności zwiększenia powierzchni nośnej płata i w związku z tym do wzrostu oporu oraz ciężaru samolotu. Wady tej nie posiada układ kaczka oraz dwupłat tandem zbudowany w układzie bez usterzenia poziomego.

Nord-1500 „Griffon". Układ sterowania pierwszej wersji („Griffon-I") analogiczny jak w „Valkyrie", to znaczy ze sterolotkami i klasycznym, w tym przypadku pojedyńczym, usterzeniem pionowym. Jedynie zamiast stabilizatora wyposażonego w klapę, Nord-1500 posiadał stabilizator typu płytowego. Był on stosowany również dla wyważenia samolotu (brak informacji czy wychylany był podczas startu i lądowania; zapewne tak). W drugiej wersji („Griffon-II"), pokazanej na rysunku, samolot posiadał obok sterolotek również niewielkie płytowe usterzenie poziome umieszczone — jak w układzie klasycznym — w tylnej części kadłuba. Oznacza to, że „Griffona" również nie można zaliczyć do układu kaczki. Jedynie układ „Griffona-II" można określić jako układ pośredni między „klasycznym" i „bez usterzenia poziomego".

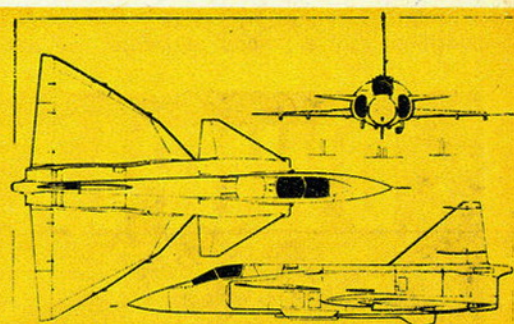
Jeżeli przy ocenie układu aerodynamicznego obu tych samolotów uwzględnimy, że zadaniem płyt ustateczniających było wytwarzanie dodatkowej siły nośnej o kierunku i zwrocie zgodnym z siłą nośną płata oraz działającej w punkcie leżącym przed środkiem ciężkości samolotu, to układ „Valkyrie" i „Griffona" pod tym względem będzie jedynie **podobny** nie tyle do układu kaczki, co do dwupłata tandem „bez usterzenia poziomego".

Saab-37 „Viggen". Jak dotychczas nie ustalono wprawdzie, jaki powinien być minimalnie niezbędny wzajemny stosunek dwoch powierzchni nośnych by można było obie nazwać „płatami", tym niemniej już na pierwszy rzut oka „Valkyrie" i „Griffona" zaliczyć należy do jednopłatów. A jak jest z samolotem „Viggen"? W tym przypadku różnice są również znaczne (płat przedni stanowi 18% powierzchni nośnej samolotu), jednakże nie tak duże jak w poprzednich. Gdy ponadto uwzględnimy, że płat przedni (jego wielkość i spełniana w samolocie rola do takiej nazwy nas upoważniają) jest nieruchomy i podobnie jak stabilizator w „Valkyrie" wyposażony w klapę (z nadmuchem), to jasnym się staje, że mamy do czynienia z dwupłatem tandem zbudowanym w układzie „bez usterzenia poziomego" („Viggen" posiada sterolotki).

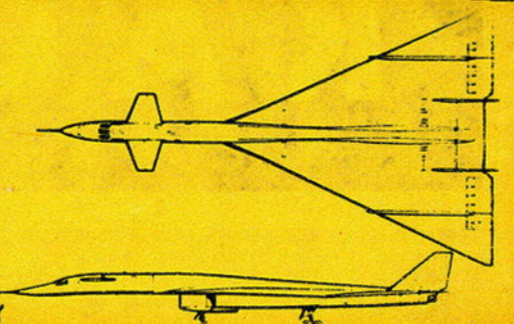
Podobne nieścisłości wkradają się również przy omawianiu samolotów Drzewieckiego „Canard", Migneta „Pou du Ciel" oraz najnowszego naddźwiękowego samolotu francuskiego AMD „Mirage — Milan". Popatrzmy więc na nie i zastanówmy się, w jakim układzie aerodynamicznym zostały zbudowane.



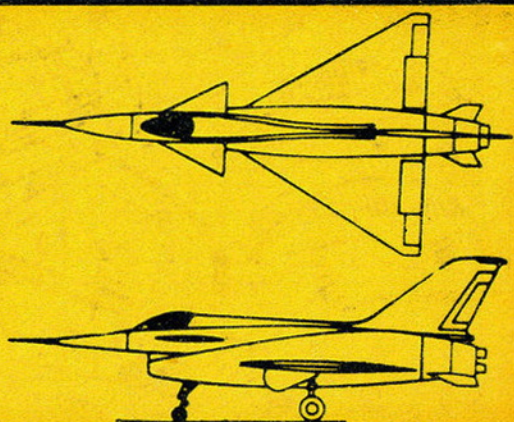
„Viggen"



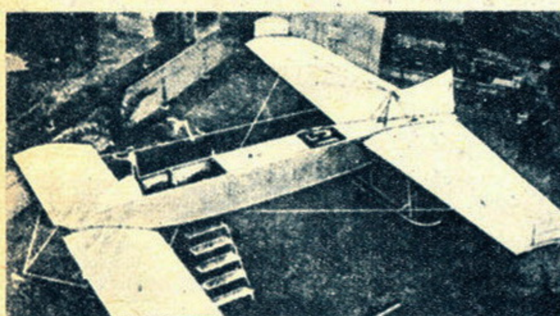
SAAB-37 „Viggen"



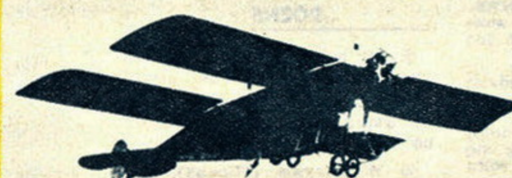
XB-70 „Valkyrie"



NORD-1500 „Griffon"



„Canard" Stefana Drzewieckiego



Dwupłat–tandem o układzie klasycznym (Alberssard, 1914 r.)



„Pou du Ciel" Henri Migneta

W latach 1909—1913 Stefan Drzewiecki pracował we Francji nad samoczynną równowagą płatowca (w 1909 r. opatentował samolot o tym układzie) i dla potwierdzenia prac teoretycznych w locie zbudował odpowiedni samolot. Samolot ten o nazwie „Canard" był w 1912 r. wystawiony na dorocznym Salonie Lotniczym w Paryżu, gdzie spotkał się z dużym zainteresowaniem. Prawdopodobnie Henri Fabre użył w 1910 r. jako pierwszy nazwy „Canard" („Kaczka") dla samolotu o tym układzie; wiele samolotów i szybowców budowanych później nosiło również nazwę „Canard" lub „Ente", „Utka", „Kaczka".

„Canard" Drzewieckiego był jednopłatem, którego stateczność została osiągnięta przez usytuowanie płata i usterzenia poziomego pod odpowiednimi kątami względem osi samolotu i na różnych wysokościach. Płat o rozpiętości 11,4 m był nieruchomy, a usterzenie o rozpiętości 7 m — ruchome względem osi poprzecznej (zauważmy, że usterzenie w odróżnieniu od płata składa się z dwóch płyt posiadających jeden stopień swobody, tzn. jest usterzeniem płytowym w dzisiejszym rozumieniu tego określenia — nie ma podziału na statecznik i ster) było umieszczone nieco niżej. Ster kierunku dwuczęściowy (rozdwojony) — w postaci małych płaszczyzn pionowych (a więc również typu płytowego) znajdujących się na końcach płata. W czasie lotu pilot używał tylko steru kierunku, a zmianę wysokości uzyskiwał przez odpowiednie regulowanie mocy silnika. Jedynie podczas lądowania płyty usterzenia poziomego wychylane były pod odpowiednim kątem. Natomiast sterowanie poprzeczne odbywało się przez niezależną zmianę kąta natarcia obu płyt usterzenia.

Niektórzy autorzy, sugerując się dużą powierzchnią usterzenia poziomego „Canard", zaliczają go do dwupłatów tandem lub nawet archaicznie określają jako tandem — monoplan. Błędność tych określeń dla Czytelnika jest oczywista, bowiem powierzchni nośnej dzielonej i spełniającej rolę usterzenia nie nazywamy płatem. Zauważmy również, że ponieważ płyty usterzenia mogły obracać się zarówno w jedną, jak i w różne strony, spełniały więc zarówno rolę steru wysokości jak i lotek. Były więc sterolotkami pracującymi w układzie kaczka.

W latach trzydziestych niebywałe zainteresowanie i rozgłos wywołał samolot amatorski francuskiego entuzjasty lotnictwa Henri Migneta. Samolocik o nazwie „Pou du Ciel" (w Polsce zwany „Pchłą Powietrzną" lub „Pchłą nieba") oblatany został w 1933 r. Był to niezwykle tani i prosty samolot, który stał się sensacją w dobrym i złym znaczeniu. „Pchłę" budowano zarówno na skalę przemysłową jak i po amatorsku, bowiem opis i rysunki konstrukcyjne „Pou du Ciel" opublikowane zostały przez konstruktora w książce, której kupno było rownoznaczne z nabyciem licencji na budowę. Z tego względu nazwisko Migneta nierozerwalnie jest związane z ideą lekkiego samolotu popularnego dla wszystkich.

Podstawowa idea „Pchły" sprowadza się do zastąpienia usterzenia poziomego płatem, dzięki czemu powstaje dwupłat tandem. W „Pou du Ciel" płat przedni wypełniał rolę usterzenia poziomego, dlatego jej układ aerodynamiczny podobny był do kaczki. Samolot Migneta można więc zaliczyć do typu przejsciowego między układem kaczka a układem dwupłata tandem bez usterzenia poziomego. Zauważmy również, że „Pchła" mimo podobieństwa na pierwszy rzut oka do „Canard" Drzewieckiego, różni się od niej w sposób istotny zarówno tym, że ma dwa płaty jak i tym, że „płat" przedni „Canarda" był dwuczęściowy i spełniał zarówno rolę steru wysokości jak i lotek. Natomiast w „Pou du Ciel" sterowanie boczne (poprzeczne i kierunkowe) odbywało się tylko przy pomocy steru kierunku. Prace nad „Pchłami" nie ustają do dzisiaj w wielu krajach, a one same z różnymi modyfikacjami (jednak z zachowaniem podstawowej zasady) biorą często udział w konkursach na lekkie samoloty popularne.

I wreszcie ostatni, kontrowersyjny przykład o podobnym charakterze jak poprzednie. Dotyczy on samolotu AMD „Mirage — Milan" z pomocniczym, małym płatem (chowanym w przedniej części kadłuba) zwanym „Moustache". Ponieważ w Polsce o samolocie tym ukazały się tylko niewielkie wzmianki, najpierw kilka słów wyjaśnienia. Otóż „Milan" jest najnowszym rozwinięciem samolotu „Mirage" M. 5. Wyposażony jest w silnik SNECMA „Atar" 9 K50 o ciągu 7200 kp z dopalaniem. Posiada skrzydła trójkątne o skosie 60°. Przy ciężarze startowym 13500 kG rozwija prędkość maksymalną odpowiadającą M = ponad 2 oraz 1400 km/h na małej wysokości. „Mirage" M.5 oblatany został w 1967 r., „Milan" pierwszy lot ze stałym płatem „Moustache" wykonał we wrześniu 1968 r., z chowanym — 24 maja 1969 r., a w czerwcu ub. r. wykonał loty pokazowe na Salonie Paryskim.

Dodatkowe skrzydła zapewniają samolotowi „Milan" takie własności przy małych prędkościach lotu, jakie wykazują tylko samoloty poddźwiękowe oraz Saab-37 „Viggen", nie pogarszając przy tym własności przy dużych, naddźwiękowych prędkościach. Osiągnięcie to jest tym bardziej godne uwagi, że dotychczas uważano, iż uzyskanie równie dobrych własności w locie z małymi jak i dużymi prędkościami możliwe jest jedynie przy zastosowaniu skrzydeł o zmiennej geometrii. W badaniach samolotu „Milan" stwierdzono, że w porównaniu z M.5 jego prędkosć startu i lądowania zmalała o 45—55 km/h, długość startu i lądowania o 20%, promien zakrętu o 15% oraz o 30% obciążenie występujące w czasie manewru i o 8% ciężar startowy niezbędny do wykonania określonego zadania.

Cechą charakterystyczną płata „Moustache" jest: jego mała powierzchnia (wynosi ona 1,7% powierzchni nośnej: dla przykładu w samolocie „Viggen" powierzchnia płata przedniego wynosi 18%, a w samolotach o zmiennej geometrii przy zmianie kąta skosu następuje zmiana powierzchni o 3—7%); zastosowanie stałego slotu oraz stałej klapy jednoszczelinowej (patrz przekrój A i B na rysunku); przyjęcie ujemnego kąta skosu krawędzi natarcia (—15°) i dużego kąta zaklinowania (19°). Dzięki tym właśnie charakterystykom „Moustache" może pracować na bardzo dużych kątach natarcia bez obawy o wystąpienie zjawiska oderwania strumienia, co czyni je wyjątkowo efektywnym w przeliczeniu na 1 m kw. powierzchni.

Układ kinematyczny i konstrukcję płata „Moustache" oraz przedniej części kadłuba samolotu „Mirage-Milan" przedstawiono w przekroju perspektywicznym na rysunku. Na podstawie tego co powiedziano dotychczas oraz z rysunku wynika, że układ samolotu można zaliczyć do układu pośredniego między „bez usterzenia poziomego" („Mirage" M.5) ze skrzydłem trójkątnym, a dwupłatem tandem zbudowanym w tym układzie („Viggen").

Dr inż. EDMUND CICHOSZ

SPORT SAMOLOTOWY

● **W dniach** 30 maja — 1 czerwca br. jugosłowiański aeroklub w Zagrzebiu organizuje międzynarodowy zlot gwiaździsty do Zagrzebia, z udziałem licznych załóg z całej Europy.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Samoloty** włoskich linii „Alitalia" przewiozły w 1969 roku 5 010 988 pasażerów (o 20,8% więcej niż w roku 1968). Obecnie długość tras „Alitalii" wynosi 310 952 km. Samoloty docierają do 96 miast pięciu kontynentów.

● **Anglicy** opracowują nową wersję znanego samolotu odrzutowego BAC-1-11, która będzie nosić nazwę „One-Eleven 475" i nadawać się będzie do startów z lotnisk trawiastych.

● **Oddano** do eksploatacji nowy międzynarodowy port lotniczy w Jugosławii — „Rijeka", zbudowany w pobliżu Omiszlia na wyspie Krk. Lotnisko, którego budowa kosztowała 90 milionów dinarów, należy do najnowocześniejszych, jakie zbudowano dotychczas w Jugosławii. Pasy startowe mają po 2 500 metrów długości, co umożliwia przyjmowanie wszystkich samolotów używanych obecnie w komunikacji. Port lotniczy o powierzchni 7 000 metrów kwadratowych jest największy nad Adriatykiem.

● **Na konferencji** IATA w Londynie przyjęto projekt utworzenia na wszystkich lotniskach cywilnych świata komitetów bezpieczeństwa, których zadaniem byłoby zapobieganie uprowadzeniom samolotów i sabotażom lotniczym.

● **Samolot** pasażerski Boeing-737 brazylijskiego towarzystwa lotniczego „Vasp" został uprowadzony podczas lotu z Brasilii do Manaus. Porywaczem okazał się młody student medycyny. Podczas lotu wszedł on do kabiny pilotów i po sterroryzowaniu załogi zażądał zmiany kursu i lotu na Kubę. Piloci zgodzili się na to, pod warunkiem, że wylądują w stolicy Gujany, Georgetown, aby pobrać paliwo i uwolnić 44 pasażerów, w tym 5 dzieci. Zgodnie z umową samolot wylądował w Gorgetown, a następnie udał się na Kubę.

PRZEMYSŁ

● **66 milionów** funtów zainwestowała Wielka Brytania w latach 1970—71 w program budowy samolotów „Concorde".

● **W USA i Kanadzie** znajdują się obecnie 3 433 śmigłowce cywilne. Liczba pilotów śmigłowcowych wynosi 1 379.

● **Prototyp** francuski pasażerskiego samolotu naddźwiękowego „Concorde" 001 zakończył w styczniu kolejną fazę lotów próbnych: wykonał ich ogółem 99, w ciągu 168 godzin, z czego 30 godzin trwały loty z prędkością naddźwiękową. Podczas gdy loty próbne prototypu brytyjskiego trwają nadal, prototyp francuski otrzymuje obecnie inny silnik — brytyjski „Olympus", umożliwiający wykonywanie lotów z prędkością Ma-2.

● **Francuskie** zakłady Turbomeca wyprodukowały w 1969 roku 771 silników lotniczych. W roku bieżącym produkcja ma się podnieść do 1 000 silników. W ciągu 20 lat zakłady wypuściły ogółem 10 tysięcy silników. Turbomeca zatrudnia 4 tysiące osób.

● **Oddział** produkcji samolotów jugosłowiańskiej fabryki „Soko" w Mostarze rozpocznie od roku 1973 dostawy na rynek krajowy pierwszych turboodrzutowych śmigłowców rodzimej produkcji. Śmigłowce typu SA-341 będą konstruowane na licencji francuskiej firmy Sud Aviation, znanej z tego, że produkuje jedne z najnowocześniejszych śmigłowców tego rodzaju na świecie. Jednocześnie zakłady „Soko" prowadzą negocjacje z jedną z zachodnioniemieckich firm lotniczych w sprawie ewentualnego podjęcia produkcji mniejszych śmigłowców, które byłyby dostarczane zarówno na rynek jugosłowiański, jak i na rynek NRF. Przypuszcza się, że pierwsze dostawy mogłyby nastąpić już od przyszłego roku.

● **W brazylijskich** zakładach Constructora Aeronautica Neiva Limitada budowany jest dwusilnikowy lekki samolot dla 5—6 osób. Przewiduje się zakończenie budowy w roku 1973.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Rząd** Finlandii zdecydował się na zakup w szwedzkich zakładach SAAB dwunastu myśliwców przechwytujących J-35X5 „Draken", które zastąpią dotychczas używane angielskie samoloty „Gnat".

● **Lotnictwo** japońskie będzie dysponowało do roku 1973 — 104 samolotami F-4 E/J „Phantom". Zastąpią one używane dotychczas samoloty F-104J.

● **Do lipca** br. trzy jednostki lotnictwa USA stacjonujące w NRF i jedna w Holandii przezbrojone zostaną z samolotów Convair F-102 „Delta Dagger" na samoloty Douglas F-4E „Phantom II". Dysponująca dotychczas samolotami F-100 „Super Sabre" jednostka USA w Anglii (Upper Heyford) otrzyma samoloty F-111A, zaś jednostka stacjonująca w Hiszpanii — samoloty F-4.

● **Francuskie** lotnictwo transportowe posiada ponad 300 samolotów 13-tu różnych typów oraz 100 śmigłowców, 3 typów.

● **Zachodnioniemiecka** Bundeswehra straciła 120 samolot typu „Starfighter". Samolot z niewyjaśnionych dotychczas przyczyn runął na las w rejonie Hamburga. Pilot poniósł śmierć na miejscu. Katastrofa spowodowała pożar.

● **Oddziały** policji i wojska musiały przeszukiwać tereny w okolicach miasta Cambrai, w pobliżu granicy francusko-belgijskiej, gdzie francuski myśliwiec „Super Mystere" w czasie ćwiczeń zgubił rakietę typu powietrze — powietrze.

POLONICA

● **W 536 numerze** francuskiego czasopisma lotniczego „Aviation Magazine" (15.—30. IV.70) w artykule, omawiającym rozwój lotnictwa sportowego w latach trzydziestych, ukazała się informacja dotycząca polskich samolotów RWD-6 i RWD-9, zaopatrzona fotografią RWD-9 w momencie tzw. startu na bramkę, podczas Challenge — 1934.

RÓŻNE

● **W NRF** z końcem roku 1969 znajdowało się: 247 szybowców, 2 900 samolotów — (wszystkich klas), 100 śmigłowców i 1 sterowiec.

● **W Turynie** (Włochy), w dniach 5—14 czerwca br., otwarta jest międzynarodowa wystawa lotnicza, czwarta już z kolei w tym mieście. Eksponowane są samoloty różnych typów, pojazdy kosmiczne, sprzęt lotniczy oraz wyposażenie portów lotniczych. Organizatorem imprezy jest Zrzeszenie Stowarzyszeń Lotniczych (AIA) i dyrekcja targów w Turynie. W czasie wystawy przewidziane są pokazy w locie.



WIROPŁATY FRANCUSKIE

Produkowane przez francuskie zakłady SNIAS śmigłowce cieszą się na całym świecie zasłużoną renomą, jako doskonałe śmigłowce do prac gospodarczych, zadań specjalnych, sportu i komunikacji. Szczególną sławę zdobyły sobie jako niezawodny środek transportu w terenach trudno dostępnych, co widać np. na zdjęciu wyżej, ukazującym śmigłowiec „Alouette-II" towarzystwa Heli-Union, transportujący materiał do budowy stacji wysokogórskiej.





Wyżej — z lewej: „Alouette-III" podnosi metalową platformę na szczyt masztu. Z prawej: Hala montażu śmigłowców „Alouette-III". Niżej: Śmigłowiec „Super Frelon" używany do prac związanych z poszukiwaniem ropy naftowej w dnie morskim.



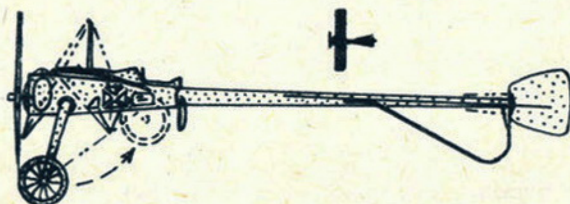
LAMUS samolotów

WIENCZIERS (1911)

PIERWSZY samolot ze składanym podwoziem zbudował w 1911 r. niemiecki pilot Eugen Wiencziers. Samolot ten był jednomiejscowym górnopłatem. Płat dwudźwigarowy konstrukcji drewnianej, usztywniony linkami i kryty płótnem. Sterowanie poprzeczne przez skręcenie końców skrzydeł. Usterzenie pionowe bez statecznika. Przednia część kadłuba kratownicowa, tylna w postaci metalowej rury. Golenie podwozia metalowe, ze wspólną osią obrotu zakończoną w łożyskach w kadłubie. Koła szprychowe, na osi przymocowanej gumowymi amortyzatorami do goleni. Golenie składane wzdłuż kadłuba do tyłu za pomocą mechanizmu uruchamianego ręcznie.

Wsiadanie do samolotu ułatwiały skórzane pętle (strzemiona) wiszące po obu stronach kadłuba. Silnik 7-cyl. chłodzony powietrzem, gwiazdowy Gnome 50 KM napędzający śmigło ciągnące. Rozpiętość — 11,0 m, długość — 8,0 m, pow. nośna — 16 m kw., ciężar własny — 250 kG, ciężar całkowity — 370 kG.

A. G.



SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

● **Szybowiec** „Kestrel-special", o rozpiętości 19 metrów, będzie pilotowany przez George Burtona na mistrzostwach świata w Marfie (USA). Pozostali trzej członkowie ekipy brytyjskiej — John Delafield, Com Greaves i Andy Gough latać będą na: AS-W12, „Libelle Standard" i „Cirrus Standard".

● **Piloci** południowoafrykańscy Pat Beatty i Maurice Jackson startować będą w Marfie na szybowcach BJ-4 Mk2. Jest to ulepszona wersja znanych szybowców południowoafrykańskich, charakteryzująca się m. in. wydłużeniem 23.

● **Skład** ekipy belgijskiej na mistrzostwa w USA przedstawia się następująco: Georges Defosse na „Cirrus" i Louis de Dorlodot na AS-W12 w klasie otwartej oraz Henry Stouffs na LS-1 i Bert Zegels na „Libelle-Standard".

● **2 lutego** br. w Issoire (Francja) Leigh Hood i Mike Slater na szybowcu Ka-7 ustanowili nowy brytyjski rekord przewyższenia — 6 900 m.

● **Nowy rekord** międzynarodowy w prędkości lotu na trasie trójkąta 300 km (dla szybowców dwumiejscowych) został ustanowiony 10 stycznia br. w Afryce Południowej, przez załogę Brian Stevens — Hugh Heartland, na szybowcu Schweizer 2-32. Rezultat wyniósł 104 km/h.

● **W tegorocznych** mistrzostwach Belgii zwyciężył szybownik austriacki E. Gehrer. W mistrzostwach brało udział tylko 11 zawodników — 8 belgijskich i 3 zagranicznych. Rozegrano 4 minikonkurencje.

Astronautyka i technika rakietowa

Salah Amer, dyrektor departamentu komunikacji Ligi Arabskiej, oświadczył przedstawicielowi francuskiej agencji prasowej, iż kraje arabskie studiują projekt satelity telekomunikacyjnego, który mógłby zostać wykonany we Francji. Również umieszczony by mógł być w Kosmosie przy użyciu francuskich rakiet startujących z centrum kosmicznego w Gujanie.

✶

ZSRR będzie w stanie wysłać człowieka na Marsa w 1980 roku, to znaczy 6 lat wcześniej niż planują to Amerykanie — oświadczył w Tokio kosmonauta radziecki A. Leonow, pierwszy człowiek, który wyszedł z kabiny statku kosmicznego w przestrzeń.

Leonow, który przebywał w Japonii na „Expo-70", oświadczył m. in., iż Związek Radziecki jest gotów współpracować z każdym krajem w dziedzinie badań kosmicznych. Kosmonauta radziecki oświadczył następnie, iż ZSRR przygotowuje się do zbudowania w najbliższej przyszłości pierwszej orbitalnej stacji kosmicznej.

✶

Indie zamierzają przyspieszyć znacznie realizację własnego programu kosmicznego, a szczególnie budowę sztucznych satelitów.

✶

Jak wynika z najnowszych informacji, wspólny francusko-zachodnioniemiecki program budowy satelity „Symphonie" wchodzi w stadium realizacji. Pierwszy start satelity przewidziano w połowie 1973 roku z francuskiego centrum kosmicznego w Gujanie.

✶

Niedawno w Paryżu otwarto interesującą wystawę zatytułowaną „Dlaczego Kosmos?". Inicjatorem wystawy był francuski klub astronautyczny, którego prezesem jest znany uczony i publicysta Albert Ducrocq (znany i u nas jako autor książki „Era robotów", wydanej w bibliotece „Problemów"). Wystawę poświęcono konkretnym korzyściom, jakie ludzkość otrzymuje dzięki badaniom kosmicznym.

✶

Prasa francuska przynosi kilka informacji o pierwszym sztucznym satelicie wyrzuconym z terenu Chińskiej Republiki Ludowej. Satelita chiński obiega Ziemię w ciągu 114 minut, poruszając się po orbicie eliptycznej 439/2 384 km. Masa satelity (173 kg) pozwala oceniać ciąg rakiety startowej na około 70—80 Ton. Francuzi sugerują, iż twórcą, „ojcem" chińskiego sztucznego satelity jest Tsien-Hsue-Shen, wybitny uczony, który do roku 1955 przebywał za granicą — przeważnie w USA. Uczony urodzony jest w Szanghaju w roku 1912, a tytuł inżyniera otrzymał w roku 1935. Obecnie pełni funkcję wiceprzewodniczącego naukowego komisji obrony narodowej.

✶

W nocy z 22 na 23 kwietnia umieszczono na orbicie ziemskiej nowego satelitę typu „Intelsat-3" (siódmy z tejże serii), przy użyciu pojazdu rakietowego Thor-Delta. Orbita eliptyczna nowego satelity wynosi 265/36 500 km.

✶

W Brazylii poddano próbom nową rakietę sondującą typu „Sonda-1", która zastąpić ma stosowane dotąd rakiety amerykańskie „Arcas". „Sonda-1" unieść może ładunek użyteczny o masie 5 kg na wysokość 80 km. Druga wersja tejże rakiety zdolna będzie do uniesienia 25 kg na wysokość 110 km.

✶

W Moskwie na stałej wystawie astronautycznej w pawilonie „Kosmos" pokazano publicznie po raz pierwszy sztuczną stację orbitalną, utworzoną z dwóch statków kosmicznych typu „Sojuz".

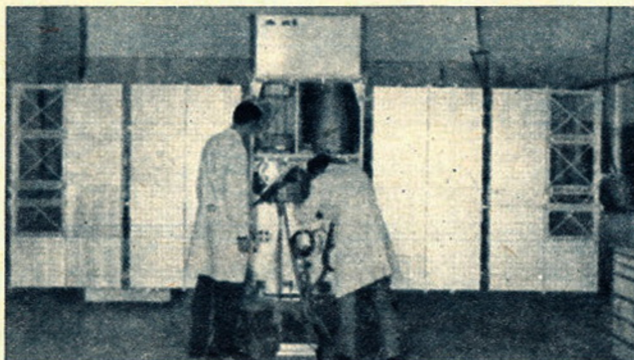
✶

Miesięcznik „Ameryka", ukazujący się w języku polskim, poświęcił cały numer majowy kosmonautyce. Zamieszczono w nim bogaty materiał zdjęciowy z pierwszej wyprawy księżycowej oraz przedstawiono chronologiczne etapy opanowania przestrzeni kosmicznej. Bardzo dużo miejsca poświęcono osiągnięciom radzieckim, które ilustrowane są doskonałymi zdjęciami, niejednokrotnie unikalnymi.

✶

Najnowszy, majowy numer miesięcznika radzieckiego „Awiacja i Kosmonawtika", poświęcono prawie w całości 25-leciu zwycięstwa nad hitlerowskim faszyzmem. Z tematyki astronautycznej uwagę zwraca wywiad udzielony redakcji przez prof. Borysa Pietrowa na temat radzieckich programów badania przestrzeni kosmicznej.

Na pytanie dotyczące współpracy kosmicznej ZSRR z innymi państwami prof. Pietrow odpowiedział: „Od paru lat realizowana jest współpraca ZSRR z państwami socjalistycznymi, poza tym z Francją i niektórymi innymi państwami. Uczeni radzieccy i specjaliści z państw współpracujących przeprowadzają wspólne prace z zakresu fizyki kosmicznej, łączności, meteorologii, aeronomii oraz medycyny kosmicznej i biologii. Ważniejszym przejawem tej współpracy było umieszczenie na orbicie Ziemi dwóch sztucznych satelitów „Interkosmos-1 i 2". Rozwija się również współpraca ZSRR z Francją. Wspólnie prowadzone są badania magnetycznego pola Ziemi oraz kontynuowane są doświadczenia nad wykorzystaniem radzieckich sztucznych satelitów typu „Mołnia-1".

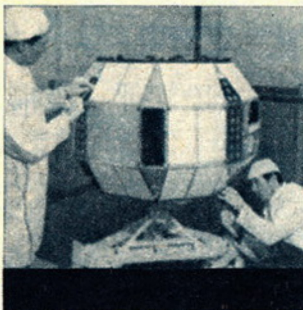


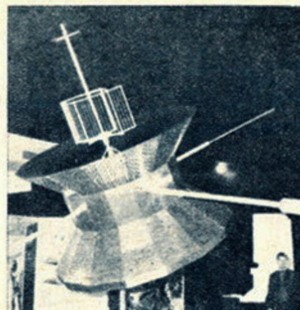
PROJEKTY NOWYCH SATELITÓW

Na tegorocznym, ósmym salonie lotniczym w Hanowerze pokazano zdjęcia z prac prowadzonych nad największym sztucznym satelitą, przeznaczonym dla europejskiej organizacji badań kosmicznych — ESRO. Satelita ten (na zdjęciu powyżej) nosi oznaczenie TD-1 i ma być umieszczony na orbicie ziemskiej 17 lutego 1972 roku przy pomocy amerykańskiego pojazdu rakietowego „Thor-Delta". Przewidywana orbita prawie kołowa, a wysokość 550 km. Satelita TD-1 budowany jest głównie przez zjednoczenia lotnicze i kosmiczne Francji, Włoch i Szwecji.

W roku przyszłym wystartować ma satelita technologiczny „X-3" produkcji brytyjskiej (zdjęcie u dołu z lewej). Przewidywana wysokość orbitalna 550/1850 km. Masa satelity 75 kg.

Wreszcie projekt sondy słonecznej „Helios", budowanej przez NRF w kooperacji z NASA. Wysokość sondy 3,7 m, a średnica 2,8 m. Model sondy wystawiono również na wspomnianym salonie w Hanowerze.







Ellena Bacaoanu

Czołowa spadochroniarka rumuńska Ellena Bacaoanu, przed szesnastu laty kiedy rozpoczynały się drugie z kolei mistrzostwa świata w sporcie spadochronowym, miała już na swym koncie pierwsze skoki z samolotu.

Sport spadochronowy zaczęła uprawiać mając osiemnaście lat. Były to dla niej niezapomniane chwile. Pierwszy skok, pierwszy niepokój, pierwszy szczęśliwy uśmiech. Pierwszy wykonany skok z samolotu! — zawsze wraca do tych wzruszających przeżyć z początkowego okresu szkolenia lotniczego.

Kolejne skoki coraz bardziej utwierdziły młodą spadochroniarkę w przekonaniu, że dziedzina sportu, którą wybrała, pasjonuje ją i co najważniejsze, skoki spadochronowe sprawiają jej zarówno zadowolenie jak i powodują odprężenie.

Po dwóch latach treningu, a więc stosunkowo wcześnie, stanęła na starcie zawodów krajowych i międzynarodowych. Oszołomiły ją pierwsze sukcesy, pierwsze uzyskane nagrody. Właśnie na zawodach międzynarodowych w Bułgarii zdobyła trzy medale za zajęcie czołowych miejsc.

Wspaniały sukces odniosła na IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bratysławie w 1958 roku. Zdobyła wówczas tytuł mistrzyni świata w akrobacji spadochronowej kobiet. Uzyskała kolejny, tym razem złoty medal, piękny dyplom i pamiątkową nagrodę. Miała wtedy 22 lata i 242 skoki ze spadochronem. Należała do najmłodszych uczestniczek mistrzostw świata. Swoje znakomite wyniki sportowe, jak sama wówczas oświadczyła, przypisuje swemu instruktorowi Iancu Gheorgiu.

Dwa lata później uczestniczyła w mistrzostwach świata w Bułgarii, ale nie wywalczyła na nich czołowego miejsca. Niemniej z zajętego miejsca była zadowolona.

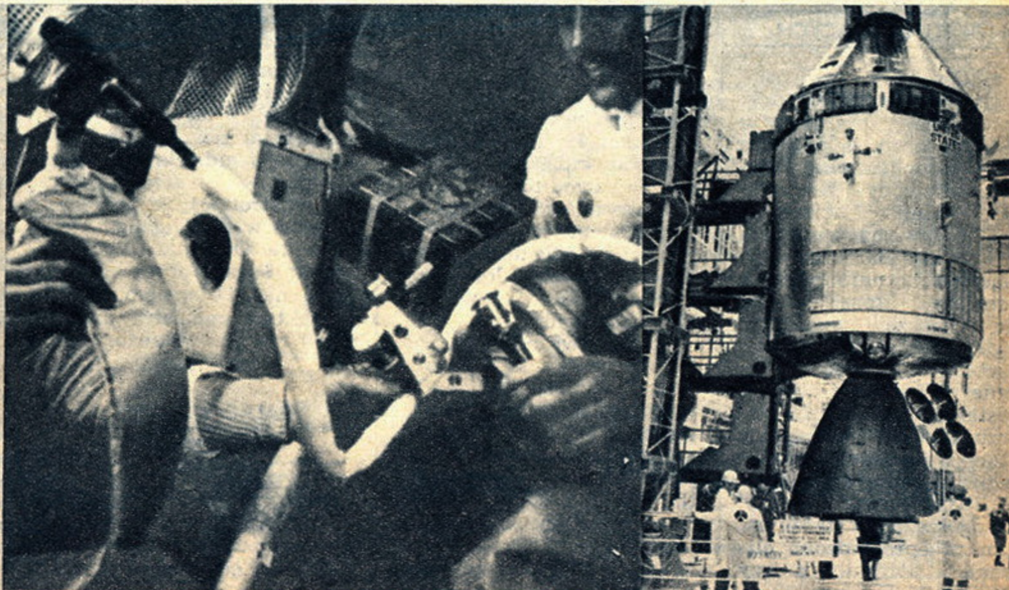
Ellena Bacaoanu ma tytuł mistrza sportu, ustanowiła wiele rekordów krajowych, w tym międzynarodowe zatwierdzone przez FAI; ma wiele dyplomów, medali i pucharów, które otrzymała za zdobycie czołowych miejsc na zawodach i mistrzostwach zarówno w kraju jak i poza jego granicami.

Mąż Elleny Bacaoanu jest pilotem i skoczkiem spadochronowym. (m)



„APOLLO-13"

Dramatyczny przebieg ostatniej wyprawy księżycowej na statku „Apollo-13" dopiero obecnie relacjonowany jest coraz dokładniej przez prasę specjalistyczną. Obok przedstawiamy oryginalne dwa zdjęcia. Na pierwszym z lewej — wnętrze statku załogowego „Apollo-13" pokazujące Johna Swigerta, gdy przy użyciu zaimprowizowanego filtra usuwa dwutlenek węgla z zasobnika tlenu. Z prawej — podzespoły: załogowy i silnikowy „Apollo-13" przed montażem. Nikt wówczas nie przypuszczał, że uszkodzeniu ulegnie podzespół silnikowy.



● O STATUĘ GÓRNIKA ●

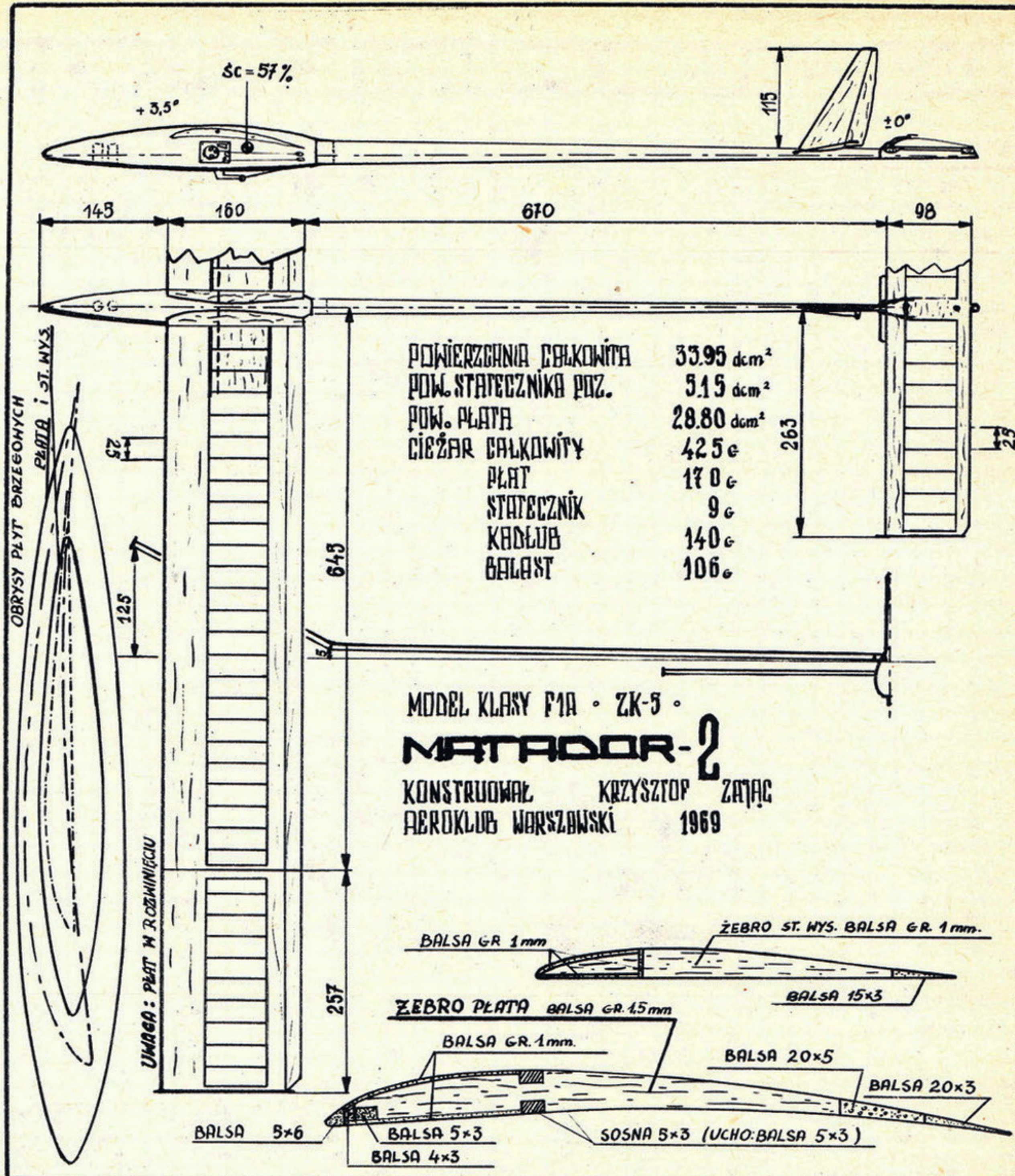
MODELEM ZK-5 „Matador-2” startowałem w Gliwicach dnia 3 maja roku bieżącego w zawodach „O statuę Górnika”, zajmując pierwsze miejsce. Szybowiec ten charakteryzuje się doskonałą statecznością w złożonych warunkach atmosferycznych oraz łatwością holowania, co w połączeniu z małą prędkością opadania (czas lotu z 50 m — 165—170 s w warunkach atermicznych) dało pewny i łatwy w obsłudze model zawodniczy. Część przednia kadłuba wykonana jest z klocka balsowego o przekroju owalnym, przechodzi za krawędzią spływu płata w rurę ze sklejki grubości 0,4 mm również o przekroju owalnym. Statecznik pionowy z miękkiej płytki balsowej grubości 5 mm — profil symetryczny.

Płat konstrukcji balsowej wzmocniono w części centralnej dwoma dźwigarami sosnowymi 5 × 3 mm. Krawędź natarcia sklejona jest z 3 listew balsowych o różnej twardości. Krawędź spływu — dwie sklejone listwy balsowe. Płat zamocowano do kadłuba za pomocą pręta stalowego średnicy 3 mm oraz dwóch krótkich kołków stalowych średnicy 2 mm, ustalających kąt zaklinowania płata. Skrzydła w celu zabezpieczenia przed rozsuwaniem spięte są gumkami, przechodzącymi przez otwory w kadłubie.

Statecznik poziomy wykonano całkowicie z balsy grubości 1 mm (krawędź spływu — balsa 15 × 3 mm). Szerokość krawędzi natarcia połączona między żeberkami płytkami balsowymi. Dzięki powstałej w ten sposób skrzynce uzyskano lekką i bardzo mocną konstrukcję. Statecznik zamocowany jest do kadłuba gumą i oparty krawędzią natarcia na płytce sklejkowej 1 mm, wzmocnionej balsą.

Profil płata własnej konstrukcji uzyskano drogą doświadczeń z poprzednimi modelami. Profil statecznika własny, płasko-wypukły 8%. Płat i statecznik zakończono płytkami brzegowymi. Samowyzwalacz typu „Thermik”, sprzężony z autopilotem, rozpoczyna pracę po odczepieniu modelu z holu. Hak startowy z blachy duraluminiowej grubości 1,5 mm zamocowano w odległości 20 mm przed środkiem ciężkości. Balast — dwa kołki ołowiane 12 mm wpuszczone od dołu w kadłub w części nosowej. Cały model pokryty papierem japońskim.

KRZYSZTOF ZAJĄC



Co • Gdzie • Kiedy w małym lotnictwie

BYDGOSKIE ZAWODY KARTONOWYCH MODELI LATAJĄCYCH

AEROKLUB Bydgoski wspólnie z Inspektoratem Oświaty zorganizował w marcu ciekawą imprezę sportowo-modelarską: Zimowe Zawody Kartonowych Modeli Latających. Impreza przeznaczona była dla kół modelarskich i to wyłącznie dla najmłodszych modelarzy, którzy w tym roku rozpoczęli szkolenie. Zorganizowano ją z okazji 100 rocznicy urodzin Włodzimierza Lenina i 50-lecia powstania lotnictwa na Pomorzu. Zawody rozegrane zostały wyłącznie w klasyfikacji zespołowej, o puchar Inspektoratu Oświaty w Bydgoszczy. W styczniu i lutym przeprowadzono eliminacje i półfinały, a trzy najlepsze zespoły zakwalifikowały się do finału, który odbył się w marcu. Impreza odbywała się w szkolnych halach gimnastycznych, a finał w hali sportowej.

Ogółem w zawodach brało udział 12 kół lotniczych (5-osobowe drużyny), w sumie 60 zawodników. Na całość zawodów składały się trzy następujące konkurencje: lot na odległość po wyznaczonym torze, lot do koła na celność lądowania i lot nad bramką.

Zwycięstwo odniosło koło lotnicze przy szkole podstawowej Nr 28, zdobywając tym samym puchar Inspektoratu Oświaty. Drugie miejsce wywalczyło koło przy szkole podstawowej Nr 12, a trzecie — koło przy świetlicy Prezydium Miejskiej Rady Narodowej. Niezależnie od wyróżnień zespołowych, wszyscy uczestnicy finału otrzymali upominki ufundowane przez Inspektorat Oświaty. Inicjatorem tej pięknej imprezy była sekcja modelarska Aeroklubu, która wzorowo zorganizowała cały jej przebieg. Należy podkreślić wielką życzliwość i zainteresowanie imprezą ze strony Inspektoratu Oświaty, który od wielu lat patronuje wszystkim zawodom modelarskim i udziela na tym odcinku aeroklubowi wszechstronnej pomocy. Główna w tym zasługa kierownika Oddziału Wychowania Pozaszkolnego i Opieki nad Dzieckiem, podinspektora magistra Janusza Wrzecionowskiego.

Władysław Kitrys

PAŁAC KULTURY W POZNANIU OGŁASZA KONKURS

ZADANIEM konkursu jest spopularyzowanie lotnictwa polskiego poprzez budowę modeli redukcyjnych statków powietrznych z polskimi znakami rozpoznawczymi. Konkurs ma charakter otwarty. Może w nim wziąć udział każdy obywatel, bez względu na wiek, zawód i miejsce zamieszkania. Model redukcyjny należy wykonać w podziałce 1:25. Modele redukcyjne mogą być wykonane z dowolnego materiału, winny jednak w maksymalnym stopniu odtwarzać oryginalne jednostki latające.

Termin składania modeli wraz z dokumentacją techniczną modelu (rysunkami i fotografiami) upływa z dniem 15 września 1971 r. o godz. 15.00. Nadanie przesyłki w Urzędzie Pocztowym w terminie określonym wyżej jest równoznaczne ze złożeniem modelu w Pałacu Kultury w Poznaniu, ul. Armii Czerwonej 80/82, pokój 51. Pałac Kultury wydaje pokwitowanie odbioru prac złożonych bezpośrednio.

Każdy złożony model należy oznaczyć godłem. Do modelu należy dołączyć zamkniętą kopertę, oznaczoną na zewnątrz tym samym godłem autora, zawierającą wewnątrz imię, nazwisko i wiek oraz adres autora. Wyniki konkursu zostaną ogłoszone w Dniu Święta Ludowego Wojska Polskiego — 12 października 1971 roku. Każdy uczestnik może przesłać dowolną ilość modeli na konkurs.

Ustala się następujące wartości nagród dla zwycięzców konkursu:

I nagroda — 4 000 zł.; II — 3 000 zł.; III — 2 000 zł. 1 000 złotych przeznacza się na nagrody uznania.

Prace nadesłane na konkurs będą eksponowane na wystawie pokonkursowej w Pałacu Kultury, w okresie od 12.X do 31.XII.1971 r.

Osoby pragnące wziąć udział w konkursie proszone są o zgłoszenie swego udziału pod niżej podanym adresem:

PAŁAC KULTURY w Poznaniu, ul. Armii Czerwonej 80/82.

JUŻ po raz piąty Aeroklub Krakowski zorganizował i przeprowadził w br. tradycyjne zawody szybowców sterowanych radiem na zboczu w Tyńcu pod Krakowem. Ta popularna impreza kontynuuje tradycje znanych niegdyś zawodów „Harnasi", organizowanych o puchar „Skrzydlatej Polski". Obecnie, dzięki rozpowszechnieniu zdalnego sterowania, a także jako pierwsza w sezonie modelarskim impreza w tej klasie modeli, rokrocznie gromadzi na starcie wielką ilość uczestników, łącznie z czołówką krajową.

Tegoroczne zawody po raz pierwszy były imprezą dwudniową (25—26 kwietnia), co umożliwiło sprawne przeprowadzenie startów i pozwoliło uniknąć zbędnego pośpiechu i nerwowej atmosfery, tak charakterystycznych dla rozpowszechnionych obecnie zawodów jednodniowych.

W zawodach wzięło udział 47 zawodników z 16 aeroklubów regionalnych z całej Polski, z których każdy miał prawo wykonać cztery starty. Suma wyników trzech najlepszych lotów decydowała o zajętym miejscu. W każdym dniu zawodów przeprowadzono po dwie kolejki lotów, o kolejności startów zawodników zadecydowało losowanie.


Zbocze w Tyńcu. Pierwsze starty po rozpoczęciu V Zawodów Szybowców Zboczowych Zdalnie Kierowanych.
Zdjęcia: Ireneusz Pudełko (3)

Tyniec-70

Zawody miały emocjonujący przebieg, a ostateczną kolejność czołówki wyłoniła dopiero ostatnia kolejka lotów. Pogoda podczas trwania zawodów dopisała, było ciepło i słonecznie, a wiatr zmieniał się od wietrzyka do niemal huraganu, co stawiało przed zawodnikami duże wymagania, zmuszając ich do wykazania najwyższych umiejętności wykonywania lotów żaglowych w każdych warunkach. Wystarczy podać, że w ciągu dwu dni trwania zawodów wiatr wiał kolejno ze wszystkich stron świata, ale dzięki korzystnemu ukształtowaniu zbocza w Tyńcu loty przeprowadzano przy każdym jego kierunku.

Otwarcia zawodów dokonał prezes Aeroklubu Krakowskiego, mgr R. Jaworowski, który także na zakończenie wręczył zwycięzcy puchar przechodni Aeroklubu Krakowskiego i dyplomy zdobywcom czołowych miejsc.

Wszyscy zawodnicy i uczestnicy zawodów otrzymali pamiątkowe proporczyki zawodów, wykonane w czynie społecznym, podjętym dla uczczenia Święta Pracy — 1-szego Maja przez członków Sekcji Modelarskiej Aeroklubu Krakowskiego, którzy także aktywnie uczestniczyli w organizacji i sprawnym przebiegu zawodów. Zwyciężył **Eryk Hinc** z Aeroklubu Gdańskiego, uzyskując w 4 lotach 999 pkt.

ARTUR PACIOREK





Powyżej: Karol Kelm z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej z oryginalnym modelem szybowca „Salamandra". **Poniżej:** Startuje piękna „Foka", Zenona Korsaka z Aeroklubu Warszawskiego.

W SZCZECINIE na zawodach modeli rakiet

W dniu 10 maja br. — w dniach obchodów 25 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem i 25-lecia powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Macierzy — odbyły się III Zawody Modeli Rakiet Aeroklubu Szczecińskiego.

W zawodach uczestniczyło 83 modelarzy z 20 aeroklubów regionalnych. Największą liczbę zawodników reprezentowały aerokluby: Włocławski (9), Bydgoski (8), Słupski i Pomorski po 7, Szczeciński, Poznański, Gdański, Ziemi Lubuskiej i Podkarpacki po 5. Pozostałe aerokluby biorące udział w zawodach reprezentowały ekipy trzy- i dwuosobowe, a nawet i jednoosobowe (Krakowski, Śląski i Gliwicki).

W składzie tych 20-tu aeroklubów regionalnych, które brały udział w zawodach, były aerokluby przodujące w modelarstwie rakietowym (Pomorski, Podhalański, Ziemi Lubuskiej i Grudziądzki), aerokluby zaawansowane w rakietnictwie (Poznański, Bydgoski, Warszawski, Śląski, Podkarpacki itd.) oraz aerokluby początkujące w rozwoju działalności modelarstwa rakietowego na swym terenie, jak np. Słupski, Włocławski, Elbląski, Gdański, Opolski i Warmińsko-Mazurski. W sumie pozytywnym zjawiskiem imprezy jest to, że po raz pierwszy w Szczecinie brało udział aż 20 aeroklubów.

Impreza szczecińska odbyła się w konkurencji rakiet czasowych, rakietoplanów i rakiet redukcyjnych.

Po oficjalnym otwarciu zawodów przez prezesa Aeroklubu Szczecińskiego mgr. Stanisława Siewierskiego rozpoczęły się poszczególne konkurencje.

W konkurencji rakiet czasowych (startowało 83 zaw.) najlepsze wyniki uzyskali: 1. Bogusław Juchno — Aer. Podkarpacki — 251 sek. 2. Wojciech Czajka — Aer. Podkarpacki — 244 sek., 3. Mirosław Wilczak — Aer. Szczeciński — 236 sek., 4. Andrzej Rachwał — Aer. Śląski — 208 sek., 5. Jerzy Witkowski — Aer. Pomorski — 207 sek.

W konkurencji rakietoplanów (startowało 83 zaw.) — najlepszymi zawodnikami okazali się: 1. Franciszek Justa — Aer. Elbląski — 165 sek., 2. Józef Gąsior — Aer. Bydgoski — 130 sek., 3. Mieczysław Twardowski — Aer. Słupski — 129 sek., 4. Janusz Furkal — Aer. Warszawski — 115 sek., 5. Mieczysław Gruca — Aer. Podhalański — 105 sek.

Wspaniale prezentowały się w czasie rozgrywanej konkurencji rakiety redukcyjne. Różnorodność typów, skala wielkości, estetyka wykonania i dobre loty przyciągały oczy wszystkich widzów przybyłych na imprezę.

W konkurencji redukcyjnej najlepszymi okazali się: 1. Juliusz Jarończyk — Aer. Podhalański — 2 035 pkt., 2. Zenon Jurkiewicz — Aer. Pomorski — 1 840 pkt., 3. Marian Krzyżanowski — Aer. Pomorski — 1 730 pkt., 4. Krzysztof Dominikowski — Aer. Pomorski — 1 715 pkt., 5. Jan Szulc — Aer. Szczeciński — 1 440 pkt.

Wszystkie rakiety startowały na nowych silnikach polskiej produkcji typu WAT, które z wyjątkiem kilku sztuk okazały się niezawodne.

Poziom zawodników był dość zróżnicowany, co można było zauważyć przy ocenie wykonania modeli rakiet, obserwacji lotów i poruszania się zawodników na starcie. Wydaje się, że należałoby w aeroklubach więcej uwagi i czasu poświęcić młodym początkującym modelarzom rakietowym w teoretycznym i praktycznym przygotowaniu ich na zawody, tym bardziej że przejawiają oni duże zainteresowanie tą dziedziną. Może właśnie w ten sposób zmniejszymy dysproporcję poziomu naszych zawodników.

W sumie organizacja, przebieg i atmosfera zawodów stały na dobrym poziomie i na pewno wszyscy jej uczestnicy z przyjemnością przyjadą na drugi rok, tym bardziej że gospodarze chcą zorganizować imprezę dwudniową i bardziej urozmaiconą.

B. K.



Urodził się we Lwowie 4 czerwca 1901 r. W 1918 roku ochotniczo wstępuje do Wojska Polskiego do szwadronu kawalerii w Krakowie. W 1922 r. przenosi się do lotnictwa i przeszkala na pilota myśliwskiego w 3 pułku lotniczym w Poznaniu. Potem pełni służbę w 11 pułku myśliwskim w Lidzie, a następnie w 2 pułku lotniczym w Krakowie.

W 1934 r., na międzynarodowych zawodach lotniczych „Challenge", zdobywa pierwsze miejsce, rozsławiając jeszcze bardziej (po sukcesie Żwirki i Wigury w 1932 r.) imię polskich skrzydeł w świecie. Od 1938 r. jest szefem wyszkolenia w Centrum Szkolenia Lotniczego w Dęblinie. 2 września 1939 r. zostaje ciężko ranny podczas hitlerowskiego nalotu. Przedostaje się po klęsce wrześniowej do Francji, a następnie do Anglii. Pełni tam odpowiedzialne funkcje w lotnictwie polskim (od 1943 r. — dowódca polskich dywizjonów myśliwskich w Anglii).

Po wojnie pozostał na emigracji, mieszkał w Londynie, był prezesem Stowarzyszenia Polskich Lotników w Anglii. Zmarł 27 czerwca 1967 r., pochowany na londyńskim cmentarzu w Northwood.

Pierwszy lot bojowy Jerzego Bajana

WACŁAW KRÓL

To było na początku czerwca 1942 roku. Pełniłem wtedy funkcję dowódcy flightu „B" w 316 dywizjonie myśliwskim. Przybyłem tam przed kilku dniami ze szkoły myśliwskiej ze Szkocji, gdzie spędziłem pół roku z dala od bojowego latania, poświęcając się instruktorce.

316 dywizjon bazował wtedy na lotnisku w Heston, na zachodnich przedmieściach Londynu. Był tam również 302 dywizjon. Trzeci polski dywizjon myśliwski 303, z którym tworzyliśmy I Polskie Skrzydło Myśliwskie, stacjonował na lotnisku w Northolt, oddalonym o kilka mil od Heston. Lataliśmy wtedy na „Spitfire'ach MK-V", bardzo dobrych samolotach myśliwskich, nie ustępujących niemieckim Messerschmittom-109 czy Focke Wulfom-190.

Dowódcą 316 dywizjonu „Warszawskiego" był kpt. pil. Janusz Żurakowski, mnie przypadło pełnić również funkcję jego zastępcy. Prowadziliśmy dywizjon na loty bojowe na zmianę. A lotów tych było dużo. Dzienna ofensywa alianckich bombowców przybierała na sile z dnia na dzień. Nie czekaliśmy na samoloty niemieckie w pogotowiu, jak to było jeszcze rok temu. Role się zmieniły, teraz my lataliśmy poprzez Kanał La Manche nad okupowane tereny Europy. Osłanialiśmy liczne wyprawy bombowe, lataliśmy na patrolowania i wymiatania. Te ostatnie lubiliśmy najbardziej, bo nie byliśmy wtedy związani z bombowcami.

Na lotnisku w Heston często widywałem płka pil. Jerzego Bajana. Tego słynnego Bajana z „Challenge" z 1934 roku. Pamiętam dobrze, że Bajan był wtedy dla mnie w 1934 roku — ucznia ósmej klasy gimnazjum — uosobieniem rasowego lotnika, bohatera przestworzy i bohatera narodowego, przedstawicielem zawodu, któremu w swych marzeniach w najbliższej przyszłości chciałem się poświęcić.

Bajan przeszkalał się na „Spitfire'ach", latał na samolotach 316 dywizjonu pod troskliwym okiem byłego dowódcy tego dywizjonu mjra pil. Aleksandra Gabszewicza, który niedawno został przeniesiony na wyższe stanowisko. Bajan upodobał sobie nasz dywizjon, kontynuował u nas w dalszym ciągu lotnicze szkolenie.

Miałem teraz okazję poznać go bliżej, przypatrzeć mu się i podziwiać jego upór.

Bajan był ranny podczas bombardowania Dęblina przez Niemców w pierwszych dniach kampanii wrześniowej 1939 roku. Odłamek bomby rozharatał mu lewą dłoń. Groziła mu gangrena i amputacja ręki. Dzięki wysiłkom lekarzy uratowano mu i rękę i dłoń. Ale kikuty palców pozostały bezwładne. Długi okres leczenia nie pozwolił mu wziąć udziału w walkach powietrznych nad Francją i w bitwie o Anglię w 1940 roku.

Ale i teraz, z bezwładną lewą dłonią, nie bardzo mógł myśleć o lataniu. Dłoń ta potrzebna jest pilotowi do sterowania dźwigniami mocy silnika, podwozia i klap. Bajan był jednak uparty i nie chciał rezygnować ze swego zawodu. Skoro taki Bader[1]) mógł latać, mając protezy zamiast obu nóg, dlaczego on nie mógłby latać, dysponując właściwie wszystkimi członkami ciała? — zadawał sam sobie pytania.

Skonstruowano mu według jego własnego projektu urządzenie, po prostu rodzaj haczyka metalowego, który przymocowywał paskami do przedramienia, a końcówką zaczepiał za dźwignię obrotów. Sprawa więc sterowania silnikiem była rozwiązana, gorzej było ze sterowaniem podwozia i klap podskrzydłowych podczas startu i lądowania. Ale i tę trudność z biegiem czasu i z wielkim uporem opanował. Po prostu przytrzymywał drążek sterowy kolanami i prawą ręką sięgał na lewą stronę kabiny, gdzie znajdowały się dźwignie sterowania podwoziem i klapami i uruchamiał je. Bajan był szczupły i raczej niskiego wzrostu, ułatwiało mu to manipulację dźwigniami w małej i ciasnej kabinie „Spitfire'a".

Miałem teraz możność obserwować szkolne loty Bajana, które wprawiały nas wszystkich w podziw. Najważniejsze w tych lotach było lądowanie, a i start również niemało nastręczał trudności. Już wtedy Bajan wykonywał starty i lądowania bez najmniejszych zauważalnych odchyleń od norm. Wręcz przeciwnie, wykonywał te czynności z iście lotniczą precyzją. A już nie mogliśmy wyjść z podziwu, jak świetnie dawał sobie radę, startując i lądując jako boczny w szyku pary lub klucza samolotów.

Bajan podlegał wówczas służbowo płk. pil. Stefanowi Pawlikowskiemu, który pełnił w dowództwie RAF Fighter Command[2]) funkcję oficera łącznikowego. Pawlikowski był faktycznie dowódcą polskich dywizjonów myśliwskich w Anglii.

Przyjechali właśnie na lotnisko i zatrzymali się w rejonie rozśrodkowania samolotów 316 dywizjonu. Zameldowałem się Pawlikowskiemu, jako, że wtedy pełniłem dyżur bojowy i miałem dowodzić dywizjonem na wypadek lotu bojowego. Rozmowa potoczyła się na tematy taktyki i operacji lotniczych, naszych sukcesów i niepowodzeń.

W pewnym momencie wezwano mnie do telefonu. Za godzinę nasz dywizjon miał wziąć udział w locie bojowym skrzydła na patrolowanie nad północną Francją i Belgią, między Paryżem i Brukselą. Wydałem odpowiednie zarządzenia i zawezwałem pilotów na odprawę. O sytuacji tej zameldowałem Pawlikowskiemu. I wtedy wzrok mój padł na Bajana. Miał oczy błyszczące, na twarzy jego malowało się jakieś postanowienie.

— Stefan — zwrócił się po imieniu do Pawlikowskiego — polecę na ten lot z dywizjonem. Nie zawiodę ich, chcę, jak oni, latać bojowo. Już najwyższy czas.

Pawlikowski wyjął fajkę z ust i groźnie spojrzał na Bajana.

— A tobie po co to? Chcesz zostać bohaterem narodowym? Zachciewa ci się zwycięstw? Ha?

Bajan tłumaczył i przekonywał. Oddaliłem się od nich, by nie być świadkiem dalszej rozmowy, która nabierała charakteru ostrej sprzeczki. Po kilku minutach Pawlikowski zawołał mnie przed swoje oblicze.

— Kapitanie, Jerzy się uparł — powiedział do mnie zasępiony. — Weźcie go na ten lot. Mam nadzieję, że będzie spokojny. A w razie draki — zaciął się na chwilę — wiecie, co macie robić, trzeba na niego zwrócić uwagę.

— Polecę u pana na skrzydle. Może mi pan przydzieli samolot SZ-L, na nim bardzo dobrze mi się lata — patrzył na mnie pytająco Bajan czarnymi, roziskrzonymi oczyma.

A mnie ugięły się nogi z wrażenia. Jak to, ten słynny Bajan, ten bohater narodowy i mój wymarzony lotnik z lat szkolnych, on chce teraz lecieć ze mną jako podwładny? Nie, to przecież niemożliwe!

— Ależ, panie pułkowniku, ja nie jestem dowódcą, ja go tylko zastępuję — jąkałem się. — Może na następny lot, wtedy on będzie prowadził dywizjon.

— Kapitanie, ja pana znam nie od dziś, chcę z panem właśnie polecieć — w oczach jego widziałem pełne do mnie zaufanie. Nie mogłem tego zaufania utracić.

Dochodziła godzina dziesiąta. Słońce prażyło już porządnie, na niebie pojawiły się nieliczne cumulusy.

W sali odpraw nasz oficer operacyjny, kpt. Przymeński, wyrysował już na mapie trasę naszego lotu. Dywizjonowi naszemu wyznaczono miejsce w szyku skrzydła na samej górze. 303 miał lecieć jako dywizjon prowadzący, na drugim miejscu 302 i wreszcie nasz 316. Lot miał odbywać się na wysokości 20 — 25 000 stóp, brzegi Francji mieliśmy osiągnąć w okolicy Dieppe, a następnie dalekim zakosem w lewo skierować się w kierunku na Belgię i powrócić nad Anglię. Cały lot obliczony był na dwie godziny.

— Za wami poleci następne skrzydło myśliwskie, a potem wyprawa bombowa uderzy w cele w okolicy Lille — zakończył informację Przymeński. Pytań nie stawiano, bo loty takie wykonywaliśmy teraz bardzo często, nieraz po dwa razy dziennie.

Na loty bojowe lataliśmy w kamizelkach gumowych i mając łódki gumowe przy spadochronach. Zaopatrywani byliśmy również w pieniężne paczki kraju, nad którym odbywał się lot. W razie zestrzelenia mogły się przydać, niejednemu skoczkowi ułatwiły ucieczkę. Pobieraliśmy również specjalny zasobnik żywnościowy — żelazną porcję skondensowanych wiktuałów, pastylki do odsalania morskiej wody, świece dymne i inne akcesoria. Pistolety nosiliśmy za cholewą butów lotniczych.

O nakazanym czasie wystartowało najpierw 12 „Spitfire'ów" 302 dywizjonu. A ponieważ rozlokowany on był po drugiej stronie lotniska, startowano wprost na nas, pozostawiając za sobą tumany kurzu. Gdy oderwała się ostatnia trójka i kurz nieco opadł, ręką dałem sygnał na rozpoczęcie startu. Nasze „Spitfire'y" podskakiwały na trawiastej nawierzchni lotniska i przechylały się na boki. Obserwowałem Bajana. Utrzymywał się z mojej prawej strony, jak by nie sprawiało mu to żadnych trudności, jak by start w szyku wykonywał doświadczony pilot. Równocześnie oderwaliśmy się od gruntu, równocześnie schowaliśmy podwozia samolotów i przeszliśmy na wznoszenie.

Spotkanie dywizjonów odbyło się z sekundową dokładnością nad południowym brzegiem Anglii. Obowiązywała cisza radiowa, a to dlatego, aby niemieckie stacje podsłuchowe nie mogły nas za wcześnie zlokalizować, co dałoby im możliwość skutecznej interwencji. Radio służyło do dowodzenia, wolno go było używać dowódcy dopiero po przerwaniu ciszy przez kontrolera ze stanowiska dowodzenia lub grożącego niebezpieczeństwa ze strony myśliwców wroga. Naturalnie, gdy dochodziło do walki, radia mógł używać każdy pilot w ważnych sytuacjach powietrznych — ostrzegał, informował, potwierdzał komendy.



U góry na lewej stronie: Zdjęcie płk. pil. Jerzego Bajana z 1945 roku. Wyżej: Zdjęcie z 1932 roku, kiedy to Jerzy Bajan w stopniu kapitana pilota był szefem polskiej ekipy na zawodach Challenge 1932 w Berlinie.

316 dywizjon uplasowałem z lewej strony całego szyku, o 2 000 stóp wyżej od 302 dywizjonu. Na wysokościomierzu zanotowałem wskazanie: byliśmy na wysokości 25 000 stóp. Pod nami rozpostarł się szeroki pas kanału La Manche, nie było widać brzegów Francji. Pochyleniem samolotu na boki dałem znak do uformowania szyku bojowego. Przy mnie pozostał tylko Bajan. Leciał spokojnie w bliskiej ode mnie odległości. Zupełnie jak wytrenowany, doświadczony pilot, zaprawiony w lotach nad tereny nieprzyjaciela.

Po 15 minutach lotu ukazał się nam brzeg francuski. Odcinał się od Kanału bielą rozbijających się fal morskich. Bajan był chyba ciekaw Francji, bo zauważyłem, że jego samolot oddalił się nieco ode mnie, widziałem, jak pochyla go lekko na boki i lawiruje.

W monotonny i spokojny dotychczas szum słuchawek hełmofonu wdarł się nagle pisk o wysokiej tonacji. Wkrótce potem cisza radiowa została brutalnie przerwana.

— Oxo leader, oxo leader, swallow colling, are you receiving? — nawiązywał łączność radiową kontroler ze stanowiska dowodzenia z Anglii z dowódcą skrzydła polskiego.

— Swallow, swallow, oxo answering, receiving you loud and cleer[3] — odpowiedział spokojnie major Janus, dowódca skrzydła. — Co masz dla mnie?

— W rejonie Amiens około 20 myśliwców wroga, ich wysokość około 15 000 stóp.

— O kay, zrozumiałem — potwierdził Janus.

Wykonywaliśmy właśnie zakręt w tamtym kierunku. Leciałem wciąż po lewej stronie szyku, po stronie północnej, by słońce mieć od południa. Skrzydło tworzyło wielkie schody uformowane od południa na północ. Dolne dywizjony, 303 i 302, były w ten sposób ubezpieczane przez nasz dywizjon znajdujący się na górze i miały dużą swobodę w manewrowaniu.

Bajan przybliżył się teraz do mego samolotu i uplasował z lewej strony. Był opanowany i spokojny. A przecież wykonywał wtedy swój pierwszy lot bojowy. Z praktyki wiedziałem, że początkujący pilot w lotach nad tereny wroga, po pierwszym ostrzeżeniu o myśliwcach wroga, ulega mniej lub bardziej podnieceniu, wierci się swym samolotem, przeszkadza innym, rozbija niejednokrotnie szyk. A tymczasem Bajan nie zdradzał najmniejszego zdenerwowania. Widziałem, jak bacznie obserwuje przestrzeń, jak odwraca głowę w przeciwną ode mnie stronę.

Nagle przywitała nas dość celną salwą pocisków artyleria niemiecka. Szrapnele, jak czarne baranki, pojawiały się przed nami i z boku od nas. Wykonałem dość gwałtowny unik. Bajan nie odstał od szyku ani na moment.

— Oxo leader, jesteście o 20 mil od samolotów nieprzyjaciela, ich wysokość około 20 000 stóp — zakomunikował kontroler ze stanowiska dowodzenia.

— Zrozumiałem — odpowiada oxo.

W dolnych dywizjonach zauważyłem wzmożony ruch samolotów. Janus tymczasem wydał do mnie komendę:

— Zefir leader, ubezpieczaj nas z góry, my przyjmujemy walkę.

— O kay! — potwierdziłem. W duchu jednak żałowałem, że to my właśnie jesteśmy na górze, a nie na dole.

Wkrótce potem, nieco z lewej strony w dole, pojawiły się sylwetki Messerschmittów. Leciały rojem w przeciwnym do naszego kierunku. Lot ich był spokojny, widocznie nie zauważyli naszych „Spitfire'ów", znajdujących się po stronie słońca.

— Uwaga „Woxy" i „Rafałki"[4], mówi oxo, Messery z lewej, atakujemy! — wydał komendę Janus, wykonując równocześnie zwrot bojowy w kierunku nieprzyjacielskich samolotów.

W dole od nas rozpoczęła się ostra walka powietrzna. Messerschmitty zwinęły się głębokim wirażem w ciasny krąg, ale wkrótce, atakowane przez nasze „Spitfire'y", poszły w rozsypkę. Walka zamieniła się w pojedynki powietrzne.

Zatoczyłem nad nimi krąg, wciąż obserwując bacznie, czy z góry nie grozi naszym jakieś niebezpieczeństwo. Nagle od strony słońca zauważyłem parę Focke Wulfów — 190. Myśliwcy niemieccy nie widzieli nas, nurkowali w stronę toczącej się pod nami walki. Byli blisko mnie i Bajana, nie miałem czasu na wydanie odpowiedniej komendy. Szarpnąłem dźwignię obrotów silnika i przeciąłem im drogę, a biorąc jednego z nich na celownik, uruchomiłem broń pokładową. Nie spodziewali się widocznie naszej interwencji, bo zmienili gwałtownie kierunek lotu, starając się ostrym wywrotem uciec spod ognia „Spitfire'ów". Równocześnie Bajan zbliżył się do drugiego Focke Wulfa i uderzył w niego salwą działek i karabinów maszynowych. Katem oka zarejestrowałem, że za niemieckim myśliwcem, uciekającym co sił w silniku, pojawił się warkocz ciemnego dymu. Znak, że został trafiony przez Bajana.

Gonitwa za nimi byłaby bezcelowa, musieliśmy zawrócić na swoje miejsce, na nowo uformować rozluźniony nieco szyk 316 dywizjonu i zająć się ubezpieczaniem kolegów od góry.

Wkrótce było po walce. Skrzydło na nowo zebrało się razem i skierowało na północ w stronę Kanału i Anglii. Nie niepokojeni już ani przez myśliwce niemieckie, ani przez artylerię przeciwlotniczą, opuściliśmy teren Francji. Kanał w tym miejscu jest węższy, przecieliśmy go więc szybko, zniżając się na zwiększonej prędkości.

Na wysokości 10 000 stóp odpiąłem maskę tlenową. To samo zrobił Bajan, wciąż trzymający się blisko mego samolotu. Na twarzy jego malowało się zadowolenie, uśmiechał się do mnie. Odwzajemniłem mu się tym samym, a na znak, że dokonał „good job"[5]), pokazałem mu kciuk prawej ręki. Chciało mi się podzielić z nim wrażeniami przez radio, ale powstrzymałem się, bo przecież dyscyplina lotnicza nie zezwalała na to. Nie mogłem dawać swym podwładnym złego przykładu.

Uczyniliśmy to dopiero po wylądowaniu na lotnisku w Heston. Bajan był podekscytowany wrażeniami, jakich doznał w tym locie. W swoim pierwszym locie bojowym, zakończonym sukcesem.

Zaraz po locie zarządziłem zbiórkę pilotów, aby omówić z nimi przebieg lotu i podzielić się uwagami. Naszą walkę z Focke Wulfami widziano dobrze, ale ponieważ następne „Spitfire'y" były dalej od nas, nie mogły wziąć udziału w rozprawie z nimi. Zresztą Focke Wulfy miały w nurkowaniu przewagę prędkości. Stwierdzono natomiast, że salwa broni pokładowej „Spitfire'a" Bajana była celna i spowodowała uszkodzenie niemieckiego samolotu, widziano ciemny dym za jego ogonem.

Po dyskusji Bajan zabrał głos. Zazdrościł nam serdecznie, że możemy latać w tak świetnym zespole. Podziwiał nasz upór walki z wrogiem, mistrzowskie opanowanie lotu w szyku, opanowanie pilotażu, spostrzegawczość, wspaniały refleks wobec zmieniającej się co chwila sytuacji powietrznej, był pełen uznania, że w dywizjonie panuje tak wysoka dyscyplina lotnicza. Cieszył się, że mógł wykonać swój pierwszy lot bojowy w naszym gronie.

Potem serdecznie uścisnął dłoń każdego pilota. Odprowadziłem go do samochodu. Twarz miał jeszcze rozpromienioną, ale zauważyłem na niej objawy zmęczenia.

— Panie kapitanie — powiedział do mnie — jeszcze raz serdecznie dziękuję za wspaniałą przygodę lotniczą. Zazdroszczę panu zdrowia i młodości.

Popatrzyłem na jego lewą dłoń. Kikuty palców były sine, bezkrwiste, nacierał je prawą dłonią. Z kieszeni jego munduru wystawał metalowy haczyk.

---

[1]) Wing commander Bader, słynny brytyjski as myśliwski, stracił obie nogi w wypadku lotniczym. Skonstruowano mu protezy. Nie używał laski. Dowodził dywizjonem, a następnie skrzydłem. Zestrzelił 22 niemieckie samoloty, nim w 1941 roku sam został zestrzelony nad Francją i dostał się do niewoli. Był wielkim przyjacielem polskich myśliwców w Anglii.

[2]) Królewskie Siły Powietrzne — dowództwo lotnictwa myśliwskiego.

[3]) Oxo — kryptonim dowódcy skrzydła, swallow — stanowiska dowodzenia. Oxo dowódca, jak mnie słyszysz? Słyszę cię głośno i wyraźnie.

4) Samoloty 302 dywizjonu miały na kadłubach litery WX, stąd często nazywano je Woxy, 303 miał litery RF — stąd Rafałki.

5) Dobra robota.

ANSALDO-1A „BALILLA"

W początkach 1920 r. udała się do Włoch polska misja wojskowa dla wybrania właściwego typu samolotu myśliwskiego i wywiadowczego. Umowę sfinalizowano z zakładami Ansaldo w Turynie, na dostawę samolotów myśliwskich „Balilla" oraz samolotów obserwacyjnych SVA (Spar — Verduzzio — Ansaldo) w ilościach: 35 płatowców „Balilla", 80 płatowców SVA i części zamienne. Samoloty te miały być dostarczone do Polski do dnia 10.III.1920 r. Z powodu strajków robotniczych we Włoszech, zakupiony sprzęt dotarł do Polski jednak dopiero w końcu sierpnia 1920 r. Równocześnie z tym sprzętem zakupiono licencję na budowę samolotów wywiadowczo-bombardujących Ansaldo A-300 i myśliwców „Balilla". Budowę licencyjną podjęła w połowie 1920 r. pierwsza polska wytwórnia samolotów „E. Plage i T. Laśkiewicz" w Lublinie. Pierwsze 15 samolotów przekazano wojsku wiosną 1921 r. Produkcja krajowa tych niezbyt dobrze konstrukcyjnie rozwiązanych samolotów okazała się tragiczna w skutkach. Mnożące się śmiertelne wypadki wskutek pękania dźwigarów i odpadania skrzydeł oraz wpadania samolotów w silne drgania (mimo wielu zmian konstrukcyjnych wprowadzonych przez wytwórnię „Plage i Laśkiewicz"), przyczyniły się do wstrzymania produkcji i wycofania sprzętu ze służby. W okresie od połowy 1920 r. do 1922 wyprodukowano w kraju ponad 150 myśliwców „Balilla". Ostatnie egzemplarze skasowano w 1924 r.

Samolot 1-miejscowy konstrukcji drewnianej. Silnik 6-cylindrowy chłodzony cieczą SPA. 6A o mocy 220 KM. Uzbrojenie: 2 zsynchronizowane k. masz. Vickers.

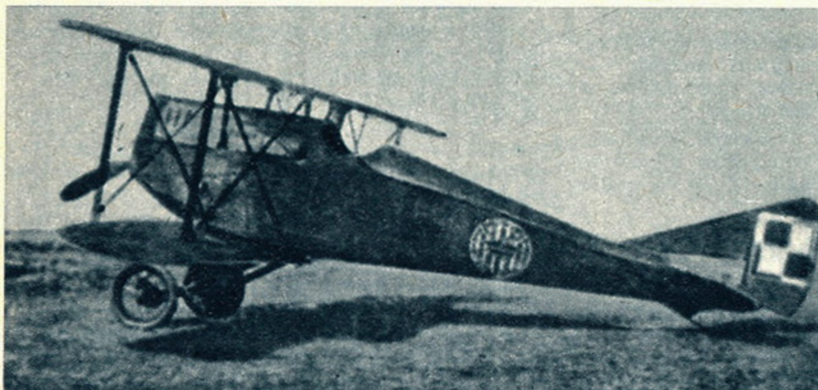
DANE TECHNICZNE

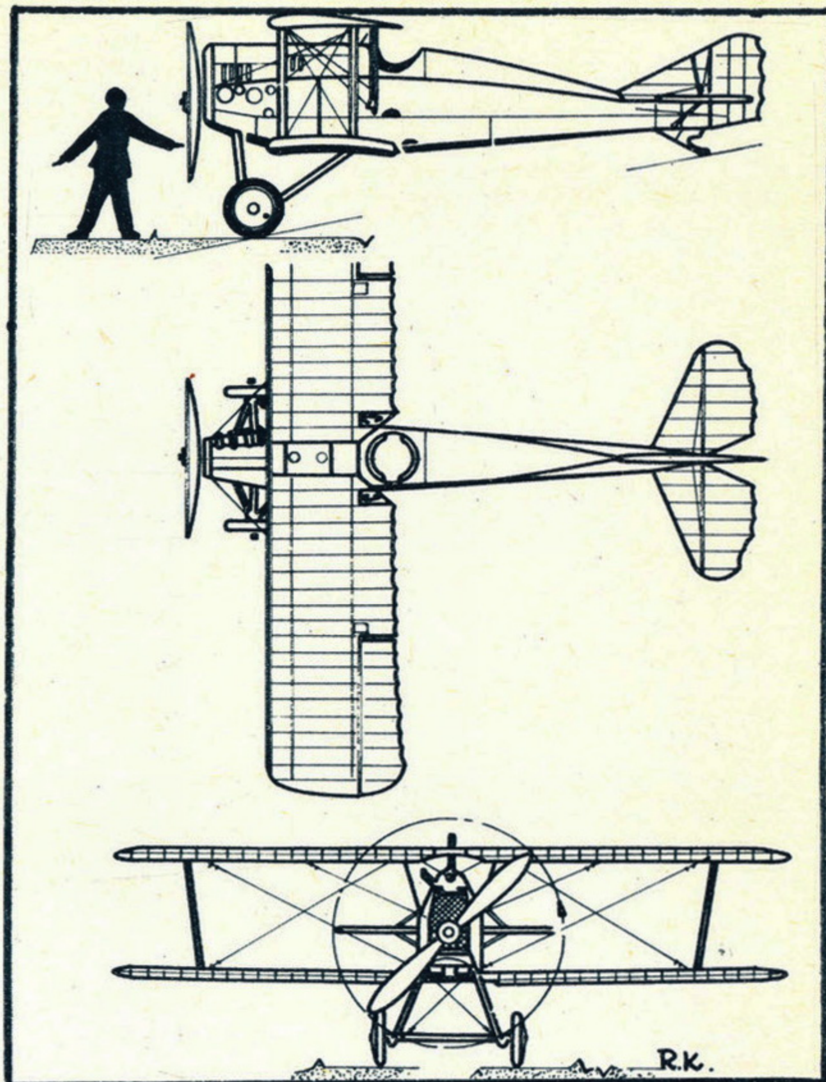
Wymiary: Rozpiętość — 7,68 m, długość — 5,97 m. wysokość — 2,63 m, pow. nośna — 21,25 m².

Ciężary: Ciężar własny — 625 kG, ciężar w locie — 870 kG.

Osiągi: Prędkość max. — 220 km/h, prędkość lądowania — 60 km/h, czas wznoszenia na 5 000 m — 17 min., pułap — 6 000 m, zasięg — 550 km.

RYSZARD KACZKOWSKI





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

NA ROCKWELL OY-10A „BRONCO"

W 1964 r. nastąpiło rozstrzygnięcie konkursu marynarki USA, na projekt lekkiego uzbrojonego samolotu rozpoznawczego, przystosowanego również do zwalczania partyzantów. Spośród 7 projektów wyróżniony okazał się projekt NA-300, zgłoszony przez zakłady North American. Zbudowano 7 prototypów, z których dwa pierwsze oblatano w lipcu i grudniu 1965 r. Zamówiono łącznie 223 samoloty. Część z nich bierze udział w brudnej wojnie w Wietnamie, gdzie „Bronco" ponosi duże straty.

Samolot może być przystosowany do wielu zadań, jak rozpoznanie, dozór pola walki, eskortowanie lub zwalczanie śmigłowców, loty szturmowe, zrzut spadochronowy, dowóz zaopatrzenia lub ewakuacja rannych. 18 samolotów zamówionych przez NRF (z dodatkowym silnikiem odrzutowym; o prędkości 600 km/h) ma być użyte do holowania celów powietrznych.

„Bronco" jest dwumiejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji metalowej, zbudowanym w dość niezwykłym układzie. Skrzydła o stałym profilu. Sterowane ręcznie, dzielone lotki są uzupełnione przy małych prędkościach spoilerami. Klapy dwuszczelinowe uruchamiane hydraulicznie.

Kadłub-gondola w przedniej, oszklonej części mieści 2 członków załogi na wyrzucanych fotelach. Z tyłu pod płatem mieści się ładownia o pojemności 2m³, która może być powiększona do 3 m³ po usunięciu tylnego fotela. Może wtedy pomieścić do 1 450 kG ładunku, 5 spadochroniarzy lub 2 rannych na noszach i sanitariusza.

Podwozie trójkołowe, wciągane. Golenie typu wahaczowego z amortyzatorami, oleopneumatycznymi o dużym skoku. Silniki turbinowe AiResearch T-76 o mocy 715 KM każdy. Zbiorniki w skrzydłach (975 l).

Uzbrojenie: 4 k. masz. 7,65 mm umieszczone w krótkich skrzydłach u dołu kadłuba, pod którymi mieszczą się 4 zamki do bomb (po 270 kG) i jeden centralny o udźwigu 544 kG (np. dla dodatkowego zbiornika paliwa). Pod skrzydłami — uchwyty dla pocisków „Sidewinder". (J. S.).

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,19 m, długość — 12,67 m, wysokość — 4,62 m, pow. nośna — 27,0 m².

Ciężary: Ciężar własny — 3 160 kG, ciężar całkowity — 4 494 kG, ciężar max. — 6 563 kG.

Osiągi: Prędkość (0 m; bez uzbrojenia) — 452 km/h, rozbieg — 268 m, dobieg — 226 m, promień działania (ciężar max.) — 367 km, zasięg max. — 2 300 km.





ZBIERAMY ZNACZKI

AFAR i ISSA. Ukazał się tu znaczek z serii „Budowle i pomniki". Posiada on wartość nominalną 85 fr i przedstawia budynki portu lotniczego w Dżibuti.

BELGIA. Wydano tu pamiątkowy znaczek z okazji lądowania człowieka na Księżycu. Znaczek przedstawia Armstronga, Collinsa i Aldrina i ma nominalną wartość 6 fr. Ukazał się również blok znaczkowy o nominale 20 + 10 fr., przedstawiający 3 astronautów oraz, poniżej, zejście Armstronga na Księżyc.

GABON. Z okazji lądowania ludzi na Księżycu wprowadzono tu do obiegu znaczek dla poczty lotniczej o wartości nominalnej 1 000 fr. Znaczek przedstawia dwóch astronautów i pojazd kosmiczny.

IRAN. Ukazał się tu znaczek z cyklu „Walka z analfabetyzmem". Znaczek o wartości nominalnej 4 r. przedstawia Księżyc i statek kosmiczny oraz przekreślony odcisk linii papilarnych.

JEMEN (KRÓLESTWO). Wydano tu dziesięcioznaczkową serię poświęconą lądowaniu ludzi na Księżycu. Seria zawiera znaczki o wartościach nominalnych 2, 4, 6, 8, 10, 12, 18, 24, 28 i 34 b. Wydano również blok znaczkowy o nominale 24 b.

JEMEŃSKA REPUBLIKA ARABSKA. Ukazała się tu seria zatytułowana „Człowiek w Kosmosie". Seria złożona jest z 7 znaczków i 2 bloków znaczkowych. Znaczki przedstawiają kolejno: za 1/4 b — „Wostok-1" i 2 oraz „Merkury-3" i 6; za 1/4 b — „Wostok-3" i 4, „Merkury-8" i 9; za 1/3 — „Gemini-5", 6, 8 i 9; za 1/3 b — „Woschod-1" i 2, „Gemini-3" i 4; oraz lotnicze: za 3 b — „Apollo-8" i 9; za 6 b — „Sojuz-1" i 3, „Apollo-7" i 8; za 10 b — „Gemini-10", 11, 12, „Apollo-7". Bloki znaczkowe wydano w formie nieząbkowanej (ze znaczkiem lotniczym 6 b — „Apollo-10") oraz ząbkowanej (ze znaczkiem lotniczym 6 b — „Wostok-1" i „Merkury").

ZSRR. Ukazała się tu seria złożona z 2 znaczków pod nazwą „Stacje kosmiczne „Wenus-5" i 6. Znaczki, które reprodukujemy, przedstawiają kolejno: za 4 kop. — podobiznę Lenina, herb ZSRR, orbity i część radioteleskopu; za 6 kop. — automatyczną stację międzyplanetarną i zasobnik. Znaczki wykonano w formacie obrazka 32 × 47 mm.

BOGUSŁAW KUROWSKI



Roger A. Freemon. THE MIGHTY EIGHTH, Units, Men MIGHTY EIGHTH, Units, Men and Machines (A History of the US 8 th Army Air Force). Macdonald and Company Publishers) Ltd., London 1970, str. 311, liczne fotografie i barwne wizerunki samolotów malowane przez Johna B. Rabbetsa.

W dniu 20 lutego 1942 r. — czytamy w pierwszym rozdziale książki nadesłanej redakcji przez wydawnictwo Macdonald and Co — po długim i niebezpiecznym przelocie z Lizbony, transportowy samolot DOUGLAS DC-3 znalazł się nad południowozachodnią częścią wybrzeża Anglii. W tych czasach samoloty „Luftwaffe" często patrolowały Zatokę Biskajską, aby przeszkadzać komunikacji lotniczej z Anglii do Portugalii względnie dalej na południe. Pasażerami samolotu było siedmiu amerykańskich oficerów lotnictwa. Mieli oni za zadanie rozpocząć prace przygotowawcze do przyjęcia bojowych jednostek lotniczych, które już wkrótce winny rozpocząć ofensywę powietrzną przeciw tzw. „Fortecy Europejskiej Hitlera". Szefem ekipy był gen. lotnictwa Ira C. Ealer, oficer, który był przeświadczony o skuteczności bombardowania strategicznego, jako czynnika mogącego zdecydowanie przybliżyć koniec wojny. Podczas jednak, gdy Anglicy przeprowadzili tę ofensywę powietrzną właściwie prawie wyłącznie w czasie ciemności nocy, to lotnictwo amerykańskie z miejsca było nastawione na bombardowanie w wielkich, zwartych formacjach i to wyłącznie w dzień.

Trzeba było teraz ustalić dla tej nowo formującej się jednostki nazwę. Po kilku zmianach brzmiała ona: US EIGHT ARMY AIR FORCE (8 amerykańska armia powietrzna). Początkowy plan przewidywał wystawienie 17 grup ciężkich bombowców, 10 grup średnich bombowców, 6 grup lekkich bombowców. Ponadto 7 grup samolotów rozpoznawczych, 12 myśliwskich i 8 lotnictwa transportowego. Razem około 3 500 samolotów na kwiecień 1943 r. Cała ta potężna armada powietrzna — ilościowo silniejsza niż ówczesny RAF — miała w całości bazować na terenie W. Brytanii".

Te kilka zdań wstępu ilustruje styl, w jakim napisana jest historia amerykańskich jednostek lotniczych, bazujących w czasie drugiej wojny światowej na wyspach W. Brytanii. Jest to dość specyficzne połączenie znacznej ilości statystyk, wykazów, nazwisk uczestników tych zmagań — z opowiadaniami o stylu niemal beletrystycznym. A więc o perypetiach niektórych wypraw bojowych, czy nawet poszczególnych pilotów. Książka jest bardzo obszerna i powinna stanowić bogaty materiał dla historyka opracowującego zmagania powietrzne nad Europą w minionej wojnie. W armii lotniczej stacjonowanej w Anglii służyło wielu Amerykanów polskiego pochodzenia (m. in. znakomity myśliwiec ppłk Gabreski — 28 zwycięstw) i kilku pilotów oraz nawigatorów przydzielonych czasowo z Polskich Sił Powietrznych. Polskiemu czytelnikowi książki przyjemnie jest czytać taki np. ustęp książki (str. 150):

„W 61 dywizjonie myśliwskim służyło ochotniczo wielu polskich pilotów RAF-u. Byli to lotnicy, którzy już dawno ukończyli swe zadania operacyjne w polskich dywizjonach. Nie chcieli przewracać papierków w biurach i zgłosili się do latania na „THUNDERBOLTACH". Wyróżniał się wśród nich Bolesław Gładych, o którego czynach bojowych można by napisać całą powieść. W czasie nalotu dziennego na Berlin do Gładycha przyczepiły się dwa FW-190, które chciały Polaka (który nie miał już amunicji) zmusić do lądowania na hitlerowskim lotnisku Vechta. Gładych zniżył się do lądowania, lecz potem znienacka zwiększył obroty silnika i tak umiejętnie manewrował, że cały ogień obrony przeciwlotniczej ześrodkował się na samolotach jego prześladowców. „Szalony Polak" (Mad Pole) był b. doświadczonym myśliwcem i na 56 maszyn nieprzyjacielskich strąconych przez dywizjon sam jeden zestrzelił ich 16. (Oficjalnie ma zaliczonych 14 strąceń przez Polskie Siły Powietrzne). Dodać tu należy, że kpt. pil. Bolesław Gładych był wychowankiem Deblina.

J. KOWNACKI





ODZNAKA SZYBOWCOWA

Gdzie mogę nabyć złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami? Dla wyjaśnienia dodam, że złota odznaka szybowcowa nr 217, którą zdobyłem, zaginęła mi, a diamentów za przelot docelowy 353 km (1957 r.) i przewyższenie 5 030 m (1959 r.) do tej pory nie otrzymałem. Obecnie, po dziesięciu latach przerwy w lataniu, staram się o ponowne przyjęcie, do Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Niestety, napotykam na trudności. Mam 30 lat i 400 godzin wylatanych samodzielnie — pisze **Józef Ściera z Oświęcimia.**

Odznaki szybowcowe przyznawane są przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI) poprzez aerokluby narodowe. W Polsce odznaki nadaje więc Aeroklub PRL. Odznaki są numerowane i ewidencjonowane i nie ma ich w wolnej sprzedaży. Czasami tylko nabyć je można okazyjnie w sklepach grawerskich.

Wyjaśniamy też, że przyznaje się tylko następujące odznaki szybowcowe: srebrną, złotą i diamentową (złotą z kompletem trzech diamentów). Nie przyznawane są natomiast odznaki z jednym czy dwoma diamentami.

Jeśli chodzi o przyjęcie do aeroklubu, to decyduje o nim wyłącznie Zarząd danego aeroklubu regionalnego.

ZNACZEK REDAKCYJNY

Stanisław Furmanek — Wrocław. Znaczek redakcyjny „Skrzydlatej Polski" przyznawany jest wyłącznie dorocznym laureatom honorowego wyróżnienia naszej redakcji pod nazwą „Błękitne Skrzydła".

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Edward Teodorczyk — Rzeszów, ul. II Boczna Poznańskiej 5, odstąpi większą ilość wydawnictw o tematyce lotniczej, astronautycznej, rakietowej, morskiej i ogólnowojskowej, m. in.: powojenne roczniki — „Skrzydlatej Polski", „Biuletynu Informacyjnego Instytutu Lotnictwa", „Wojskowego Przeglądu Lotniczego", „Wojskowego Przeglądu Technicznego", „Małego Modelarza", „Modelarza", „Letectvi + Kosmonautika", dwa roczniki „Skrzydlatej Polski" sprzed wojny i wiele innych. Ponadto: około 150 książek technicznych i popularno-naukowych, m. in. B. Arcta „Samoloty świata", J. Wojciechowskiego „Przegląd samolotów myśliwskich", S. Pileckiego, J. Domańskiego „Samoloty bojowe", zbiorowe „Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej" i inne.

Tadeusz Grycan — Obórki, pta Przylesie, pow. Brzeg, woj. opolskie, odstąpi szereg numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1963—1970, „Wojskowego Przeglądu Technicznego" z lat 1969—1970, „Modelarza" i „Małego Modelarza" z lat 1968—1970, radzieckich czasopism „Krylia Rodiny" i „Modelist Konstruktor" z lat 1969—1970 oraz wiele książek, wydanych przez Wydawnictwo MON, z zakresu uzbrojenia i techniki wojskowej, m. in. „Samoloty bojowe", „Lotnictwo morskie", „Samolot zmienia kształt" i inne.

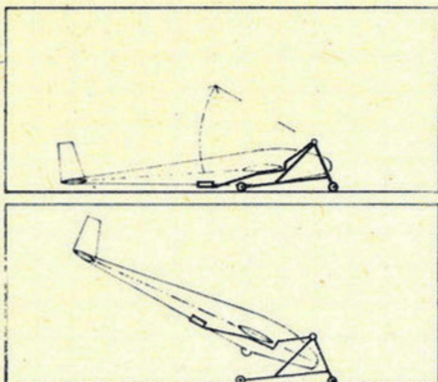
Włodzimierz Żukowski — Słubice, ul. Jagiełły 10-3, woj. zielonogórskie, poszukuje rocznika „Skrzydlatej Polski" z 1968 r. W zamian może odstąpić książki: „Na podbój nieba", „Automaty w samolocie", „Samolot zmienia kształt" oraz „Plany modelarskie", nr 16 z 1966 r.

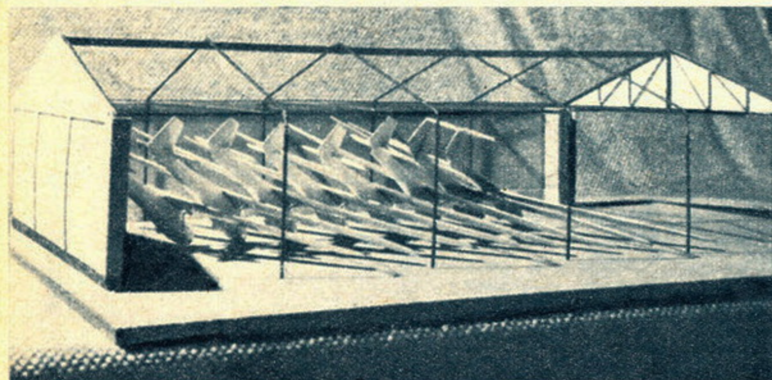
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

HANGAR

Konstruktorzy wciąż poszukują nowych rozwiązań hangarów szybowcowych. Oto najnowszy przykład. W hangarze o wymiarach 25 × 15 × 4,5 m (wysokość) mieści się 15 szybowców i 6 przyczep transportowych. Każdy szybowiec znajduje się na specjalnym, zwrotnym wózku, obsługiwanym przez 2 osoby. Szybowce są ustawiane skośnie, przy czym jedno skrzydło niemal dotyka posadzki, a drugie znajduje się 2—3 m wyżej.

Na rysunkach — zasada hangarowania, na zdjęciu — model hangaru.

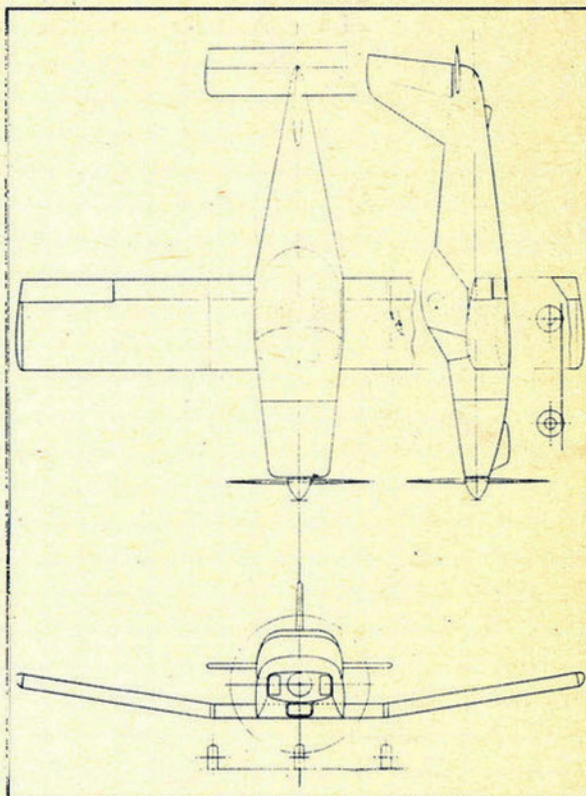




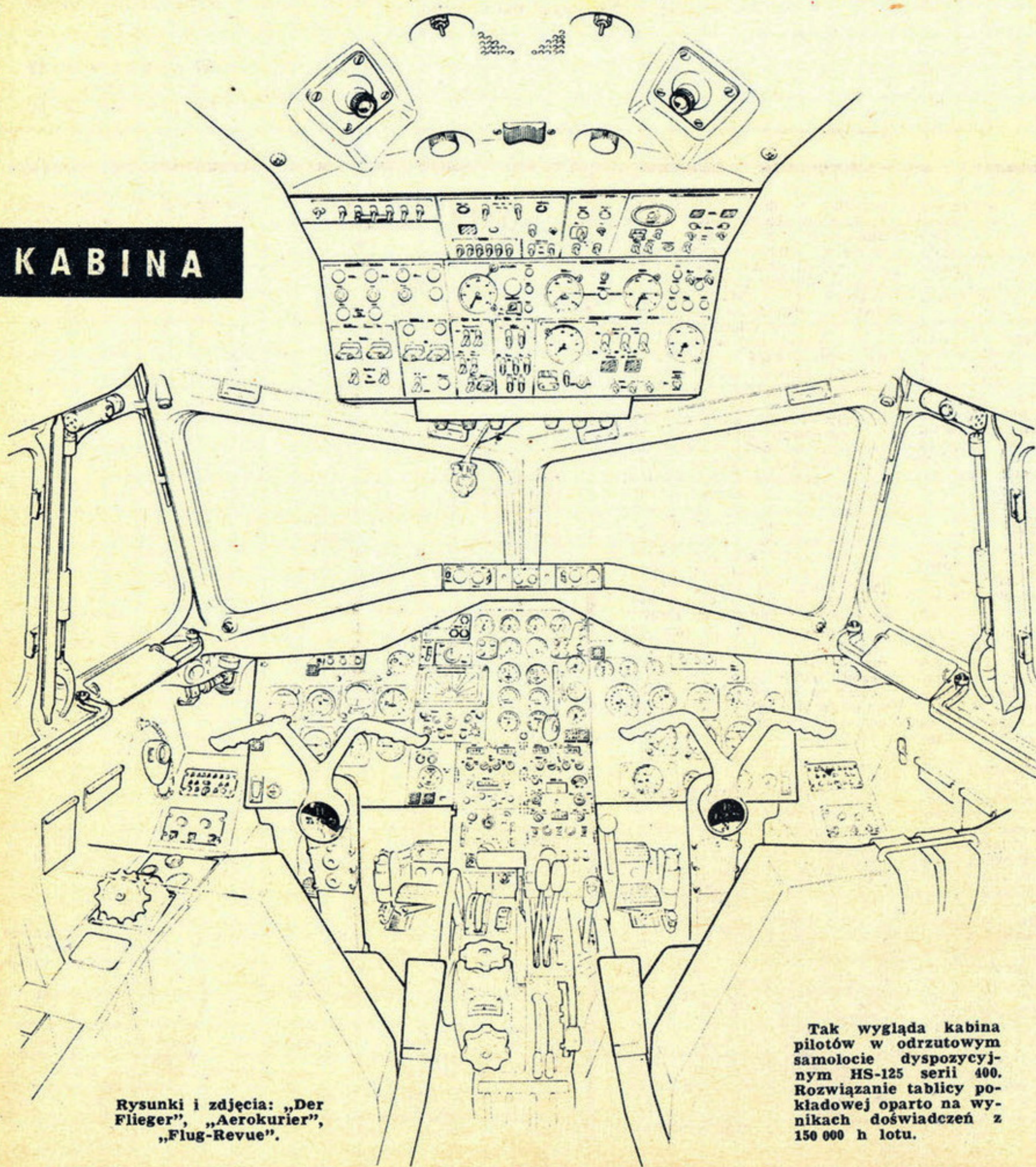
SAMOLOT AMATORSKI

„Sprite", to nowy 2-miejscowy samolot amatorski zbudowany w Anglii. Skrzydła i usterzenie poziome — składane. Konstrukcja metalowa. Podwozie 3-kołowe (stałe lub wciągane). Miejsca załogi — obok siebie. Dwuster. Silnik RR-Continental 0-200A o mocy 100 KM (do 150 KM). Zbudowano na razie 2 prototypy. 50 dalszych samolotów znajduje się w budowie.

Rozpiętość — 7,3 m, długość — 5,8 m, wysokość — 2,45 m, pow. nośna — 8,9 m², wydłużenie — 6. Ciężar własny — 385 kG (w tym bagaż 21 kg i 114 l paliwa), ciężar całkowity — 635 kG, ciężar do akrobacji — 475 kG. Prędkość max. — 216 km/h, prędkość przelotowa — 192 km/h, prędkość przeciągnięcia — 100 km/h, zasięg — 1080 km, długość startu na przeszkodę 15 m — 440 m.



KABINA



Tak wygląda kabina pilotów w odrzutowym samolocie dyspozycyjnym HS-125 serii 400. Rozwiązanie tablicy pokładowej oparto na wynikach doświadczeń z 150 000 h lotu.

Rysunki i zdjęcia: „Der Flieger", „Aerokurier", „Flug-Revue".

PILOT

Pilot z wyposażeniem przewidzianym do lotów na średnich wysokościach. Oznaczenia: 1 — końcówka zasilająca spodnie przeciwprzeciążeniowe, 2 — końcówka mikrofonu, 3 — końcówka zasilania tlenowego, 4 — pasy spadochronu, 5 — kamizelka ratownicza, 6 — hełm, 7 — maska tlenowa, 8 — ręczny wyzwalacz spadochronu, 9 — automatyczny wyzwalacz spadochronu, 10 — spodnie przeciwprzeciążeniowe, 11 — nasadki na buty.

